

Jean **FRANCK**

La
Région Economique
de
Basse - Normandie

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE

Le 16 Juin 1921, à 14 heures

DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

Président : M. ALLIX, professeur

Suffragants : MM. SOUCHON, PERREAU, professeurs



CAEN

IMPRIMERIE E. LANIER, 31, BOULEVARD BERTRAND

1921

La Faculté n'entend donner ni approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur.

Jean **FRANCK**

La
Région Economique
de
Basse - Normandie

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE

Le 16 Juin 1921, à 14 heures

DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE PARIS

Président : M. ALLIX, professeur

Suffragants : MM. SOUCHON, PERREAU, professeurs



CAEN

IMPRIMERIE E. LANIER, 31, BOULEVARD BERTRAND

—
1921



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41552825_0056

I. — LES CONDITIONS NATURELLES

L'intérêt que peut présenter l'étude de l'activité économique de la Basse-Normandie est double. C'est une région en voie de transformation, où il sera facile de déceler les causes et les tendances de l'évolution économique, et c'est géographiquement une région assez bien déterminée où l'activité industrielle s'est développée lentement et logiquement sur une base agricole solide, avec une capitale incontestée, Caen, qui lui sert et lui servira de plus en plus de débouché maritime.

En effet, le noyau de la Basse-Normandie qui comprend les trois départements de Calvados, Manche et Orne, est formé par les bassins des petits fleuves côtiers qui se déversent dans la Manche entre l'embouchure de la Seine et la naissance du Cotentin, c'est-à-dire le Calvados en entier, la moitié septentrionale de l'Orne, et l'arrondissement de Saint-Lô. A cette région, dont Caen occupe presque exactement le centre, sont accolés d'une part le Cotentin, alimenté par Cherbourg et Granville, assez éloigné du centre, mais dont presque toutes les communications terrestres s'effectuent par Saint-Lô et Caen, et d'autre part deux pays plus indépendants : le Bocage de Mortain, qui subit autant l'attraction de Rennes que celle

de Caen, et le bassin septentrional de la Sarthe et de l'Huisne, qui se rattache au Mans et à Paris. Néanmoins l'influence de Caen, ancien centre administratif, universitaire, judiciaire, ville de cinquante mille habitants isolée à plus de cent kilomètres d'aucune ville d'importance semblable, et surtout principal marché et débouché naturel vers l'Angleterre des produits agricoles, et importateur des charbons, a maintenu étroit le lien de ces diverses régions.

Jusqu'à ces dernières années, là Basse-Normandie était presque exclusivement agricole ; les agriculteurs pourront encore dans les périodes de crise, fournir aux industriels les capitaux qui leur seront nécessaires. La Basse-Normandie risquera ainsi, moins que d'autres régions trop spécialisées, de voir son essor industriel arrêté définitivement par une crise temporaire.

L'agriculture, en Basse-Normandie, est favorisée par l'harmonie du sol et du climat, qui permet une variété et une abondance de productions remarquables. Alors que la région centrale (campagnes de Caen, de Falaise, d'Argentan, d'Alençon) est grande productrice de céréales, et que la culture de la betterave s'y développe rapidement, les vallées plus humides du Pays d'Auge et du Perche à l'Est, et à l'Ouest le Cotentin et les Bocages, sont parmi les plus grands centres d'élevage de France, exportant, non seulement fourrages, animaux et viandes, mais encore les produits de basse-cour et de ferme, œufs du Cotentin, beurres d'Isigny et de Valognes, fromages de Livarot, de Camembert, de Pont-l'Évêque, qui sont vendus en grande quantité et ont néanmoins la réputation de produits de choix.

Dans l'ensemble du pays s'est développée la culture du pommier, qui croît dans les herbages sans en diminuer la

surface utilisable, et qui, par les pommes, le cidre et les eaux-de-vie, fournissait un important élément d'exportation.

Les forêts qui subsistent encore sont insuffisantes pour les besoins du pays ; mais la culture maraîchère, développée sur tout le littoral, la pêche en haute mer et l'élevage des huîtres achevaient de donner aux produits de la Basse-Normandie la variété qui permet à l'agriculture de n'être pas trop affectée par une récolte déficitaire ou surabondante. Il n'y a jamais eu, dans cette région, de crises comparables aux crises viticoles du Midi ou aux crises sardinières de Bretagne.

D'autre part, le sous-sol pouvait fournir à l'activité économique des éléments importants, avant même l'exploitation intensive des gisements ferrugineux. Il n'existait guère d'autres minerais métalliques, et d'ailleurs l'on s'en préoccupait peu. Mais la houille, partout recherchée, souvent trouvée, avait été extraite à Littry en quantité appréciable, et les sondages récents semblent indiquer l'existence dans cette région d'une couche exploitable d'assez grande étendue. Les matériaux de construction normands ont toujours été réputés ; les granits du Cotentin et de Vire, les grès de Domfront, les pierres de taille de la région caennaise, ont largement suffi aux besoins locaux, et furent même exportés à l'étranger ; au Moyen Age, de nombreux édifices de Londres ont été bâtis en pierre de Caen.

Enfin les minerais de fer, exploités, puis abandonnés devant la concurrence des grandes mines et des hauts-fourneaux, et repris lorsqu'on eut trouvé le moyen d'en faire de la fonte pure, s'étendent, dans les trois départements, sur un très large espace, et font de la Basse-Normandie, après la Lorraine, le second pourvoyeur de la

France, en un minerai situé assez près de la mer, et par suite facile à transporter.

La Basse-Normandie se trouve au croisement de courants de communication importants : d'une part, celui qui, des plaines agricoles et industrielles du Nord, de Belgique et de Hollande, se dirige, par Rouen, vers l'Atlantique ou vers Granville ou Saint-Malo, évitant ainsi le détour du Cotentin ; et d'autre part, ceux qui, de l'Angleterre, se dirigent, par la Mayenne ou la Sarthe, soit vers le littoral Ouest de Nantes et Bordeaux, soit vers Tours, Orléans et le Centre ou le Midi, en remontant les vallées de la Loire et de ses affluents. Ces deux itinéraires naturels étaient assez mal desservis avant la guerre ; seules les lignes ferrées de Paris à Cherbourg et à Granville permettaient un trafic important, pour lequel Paris servait de centre de distribution. Mais ces voies transversales, dont l'utilité est apparue plus frappante pendant la guerre, où elles ont servi au transport du charbon anglais vers la Loire moyenne, et du matériel américain vers la Picardie, l'Artois et les Flandres, vont sans doute conserver maintenant leur activité, et faire de la Basse-Normandie un nœud de communications important.

Les canaux bas-normands servent surtout à amener les navires de mer dans des ports intérieurs, de communications terrestres faciles : Caen et Carentan sont à la fois ports et croisements de voies ferrées. D'autre part, la nature du littoral normand a permis l'établissement de nombreux ports secondaires, qui alimentent en charbon un arrière-pays peu étendu, et où se sont établis, soit un petit centre industriel, comme à Honfleur, Dives, Courseulles, Granville, soit un centre de pêche lointaine ou côtière, à Trouville, Courseulles, Port-en-Bessin, Grandcamp, Isigny, Saint-Waast-la-Houge, Barfleur, Carteret,

Granville. Les installations du port tout artificiel de Cherbourg y permettent un mouvement assez important ; mais l'arrière-pays en est réduit par suite de la situation excentrique du Cotentin.

Les fleuves ne supportent qu'une navigation insignifiante : la Dives, la Vire et la Seulles peuvent porter de petites embarcations chargées d'engrais ; les tentatives faites avant la guerre pour améliorer l'Orne, pourtant assurée d'un trafic important, n'ont pas été reprises. Les fleuves bas-normands sont surtout utiles aux transports par leurs vallées, que suivent d'excellentes routes. L'ensemble du réseau routier de Basse-Normandie est d'ailleurs très étendu et bien établi, ce qui constitue, avec le développement actuel des transports automobiles, un élément appréciable de prospérité agricole et industrielle.

Ce réseau routier a aussi contribué au développement du tourisme, et celui-ci, qu'il ait pour but les plages du Calvados et de la Manche, les collines du Mortainais, de la haute Orne ou des vaux de la Vire, ou la visite des monuments de la région, a apporté dès avant la guerre une quantité considérable de capitaux, dont une partie a vraisemblablement contribué à la formation de diverses industries.

Enfin la race normande, forte et bien nourrie, fournissait à l'industrie et à l'agriculture une main-d'œuvre de bonne qualité, mais malheureusement peu abondante, et qui, sauf à Caen, à Cherbourg et dans la région de Flers, n'était pas agglomérée de façon à suffire à la demande d'ouvriers que crée une grande usine. C'est pourquoi l'arrivée de réfugiés du Nord ou Belges, et de travailleurs étrangers, a été utile au développement industriel, et peut-être à l'intensification de la culture.

II. — L'ANCIEN ETAT ECONOMIQUE

1. — L'Industrie

Jusque vers 1890, l'état industriel de la Basse-Normandie pouvait être ainsi définie : l'Industrie textile, qui avait été importante, était en voie de décroissance mais néanmoins jouait encore un rôle important dans certaines régions ; l'industrie métallurgique était répartie dans quelques petites villes à production très spécialisée, l'industrie extractive disséminée, l'industrie chimique concentrée dans les ports, et les industries agricoles réduites presque simplement à la cidrerie et à la fromagerie.

L'Industrie Textile

L'industrie textile portait sur le lin, le coton et la laine. Sa décroissance apparaissait manifeste par la diminution de la population de ses principaux centres.

L'industrie du lin était surtout localisée dans la région de Lisieux et Argentan. Avant la guerre, trois usines travaillaient le lin à Lisieux et aux environs. Dans l'Orne, cette industrie qui occupait, en 1890, à Argentan, Vimou-

tiers, Alençon, 8 usines, 2.000 broches, 1.620 métiers, donnait encore lieu, en 1912, à un mouvement annuel de 9 millions, et le canton d'Argentan était, grâce à elle, le seul qui n'eût pas subi une diminution de population (1). L'industrie du lin avait également été assez prospère dans la région de Coutances vers 1890, mais elle en était presque disparue (2).

L'industrie du coton était surtout localisée dans la région de Flers, la Ferté-Macé, où elle donnait lieu en 1912 à un mouvement d'affaires évalué à 75 millions et utilisant 92.000 broches. A Condé-sur-Noireau fonctionnaient en 1912 3 filatures avec 25.000 broches et 10 tissages avec 1.000 métiers, donnant lieu à un mouvement commercial de 25 millions.

La gare de Flers recevait, en 1911, 30.441 tonnes de charbon, 2.315 de coton brut, 1.091 de coton filé et 1.926 de tissus. Ses expéditions passaient, entre 1906 et 1910, de 843 tonnes de coton filé à 686, et 6.004 tonnes de tissus à 6.039 ; en 1911, elle expédiait 511 tonnes de coton filé et 6.015 de tissus. Il existait également à Sourdeval une filature et d'autres à Falaise, Clécy et Saint-Rémy. Les usines de la Manche, dans le Mortainais et à l'Est de Cherbourg, avaient fait travailler 33.159 broches en 1890 ; seule celle de Sourdeval avait encore quelque importance avant la guerre.

La bonneterie était importante surtout à Falaise où, en 1912, 16 fabriques occupaient 1.000 métiers et donnaient

	1891	1911
(1) Population d'Argentan	6.247	6.870
Population du canton d'Argentan	8.979	9.175
Population de Vimoutiers	3 601	3.151
Population du canton de Vimoutiers	10.700	9.147
(2) Population de Coutances	8.145	6.599

lieu à un mouvement de 4 millions, et dans la région de Vire.

Dans la Manche, des usines avaient fonctionné à Avranches et Hambye, mais cette industrie était en décroissance (1). Il y avait dans la région d'Orbec des rubaneries.

Dans l'ensemble, l'industrie cotonnière était en forte décroissance. C'est ainsi que, dans le Calvados, le nombre des ouvriers employés dans ses différentes branches était le suivant :

	Filature de Coton	Tissage de Coton	Bonneterie
1896	885	2.154	1.735
1906	681	1.662	1.292

Comme conséquence de cette décroissance, Condé-sur-Noireau passait de 6.764 habitants en 1891 à 5.604 en 1911. Dans le même temps, Falaise passait de 8.313 à 6.847, la Ferté-Macé de 8.121 à 6.208, Athis de 3.272 à 2.443, Flers de 13.860 à 13.610. La décadence apparaissait plus forte encore si l'on considérait non plus les villes, mais les cantons industriels, car l'industrie avait déchu plus vite dans les campagnes que dans les grands centres : le canton d'Athis passait de 14.932 habitants à 9.756, perdant le tiers de sa population, celui de la Ferté-Macé, de 15.133 à 11.772, celui de Flers, de 26.432 à 23.593, celui de Messei, de 8.814 à 7.728, les deux cantons de Falaise (Nord et Sud), de 10.520 et 8.331 à 9.340 et 6.992, et celui de Condé-sur-Noireau, de 11.902 à 10.989.

L'industrie lainière avait pris un grand développement dans le Calvados après 1870, de nombreux industriels alsaciens étaient venus s'établir à Vire et à Lisieux ; mais,

	1891	1911
(1) Population d'Avranches	7.785	7.174
Population d'Hambye.	2.158	1.887

après avoir atteint son apogée vers 1880, elle était aussi en décroissance. Alors que l'arrondissement de Lisieux ne comptait que 24 filatures en 1837, la seule ville de Lisieux avait 50 usines en 1880 et, en 1890, 11 filatures, 26 fabriques de draperies et de petits ateliers d'effilochage ; en 1914, il ne restait plus que 3 usines avec 500 ouvriers et 150 métiers ; en outre, 4 petites filatures fonctionnaient dans l'arrondissement ; l'effilochage, récemment introduit dans la région, y occupait 3 usines (1). A Vire, où s'étaient installées 8 usines de Bitschwiller, 2 seulement fonctionnaient encore à la guerre (2).

Dans l'ensemble du Calvados, la draperie, qui occupait 1.002 ouvriers en 1896, n'en occupait plus que 858 en 1901 et 533 en 1906. L'industrie lainière n'existait ni dans l'Orne, ni dans la Manche.

Par contre, deux industries récemment fondées semblaient se développer : la broderie qui n'existait pas en 1896, occupait dans le Calvados 385 ouvriers en 1901 et 770 en 1906. La dentellerie était renouvelée par la création d'écoles à Alençon et à Bayeux, et dans le Calvados, le nombre des dentellières passait de 1.600 en 1896 et 1.568 en 1901 à 1.705 en 1906. Enfin, près de Condé-sur-Noireau, une usine tissait par an environ 400 tonnes d'amiante.

Malgré cela, la décroissance de l'industrie textile en Basse-Normandie était indéniable ; elle s'expliquait tout

	1891	1911
(1) Population de Lisieux	16.260	15.943
Population du 1 ^{er} canton de Lisieux. . . .	11.800	10.780
Population du 2 ^e canton de Lisieux. . . .	17.399	16.943
(2) Population de Vire	6.635	6.298
Population du canton de Vire.	15.440	14.299

à la fois par le voisinage du gros centre rouennais qui attirait à lui ouvriers, capitaux et commandes, par la nécessité d'importer le charbon par voie de terre dans les usines, et surtout par les frais généraux trop élevés des petites usines du Calvados ou de l'Orne, qui ne pouvaient que difficilement lutter contre les grosses entreprises françaises ou étrangères ; la prospérité exceptionnelle de la broderie et de la dentellerie s'expliquait par l'importance du rôle qu'y joue l'habileté de l'ouvrier et l'impossibilité d'en consacrer la fabrication en des usines à production massive.

Au total, sur 10.000 habitants, le nombre des personnes employées dans l'industrie textile était, en 1911, de 344 dans l'Orne, 209 dans le Calvados, et 34 seulement dans la Manche. Dans l'Orne, en particulier, le chiffre des ouvriers textiles était passé de 14.448 en 1896 à 10.873 en 1906.

Les Industries Extractives

Les carrières de Basse-Normandie avaient conservé leur importance. Dans le Calvados, les granits de Vire, les grès de May, les calcaires d'Allemagne étaient utilisés sur place ou exportés par voie ferrée. La production du Calvados en 1912 était de 10.000 tonnes de pierres tendres et 10.000 tonnes de chaux grasses. Les carrières de la Manche, qui avaient occupé 1.789 ouvriers en 1891, expédiaient toujours, par Cherbourg et les îles Chausey, de grosses quantités de granit ; celles de l'Orne (granit, grès, schistes, calcaires), occupaient 3.700 ouvriers et produisaient en 1912 5.000 tonnes d'ardoises, 8.000 de pierres tendres, 37.000 de pierres dures ; des sources thermales existaient à Bagnoles-de-l'Orne.

En dehors des mines de fer, la seule mine de la région était la houillère de Littry, qui, après avoir produit 50.000 tonnes par an de 1790 à 1840, avait cessé son exploitation par suite du manque de capitaux et de la concurrence des charbons du Nord et anglais ; mais la reprise en était toujours envisagée.

*La Métallurgie, les Constructions mécaniques
et les Constructions navales*

La métallurgie n'était pas très importante en Basse-Normandie, mais sa production augmentait lentement. Si les hauts-fourneaux du Calvados, dans la région de Balleroy, étaient éteints depuis longtemps, et si celui de Longny, le seul qui subsistait dans l'Orne, n'avait qu'une production insignifiante (1.500 tonnes en 1890), la quantité de produits finis augmentait. Laigle exportait des pièces mécaniques, des clous, des aiguilles et des épingles, et sa population s'accroissait ainsi que celle de son faubourg de Saint-Sulpice-sur-Rille (1) ; d'autre part, la quincaillerie était aussi développée dans la région de Tinchebrai, Chanu, Saint-Cormier-des-Landes, où elle avait cependant décru (2). La production métallurgique de l'Orne était évaluée en 1912 à 45 ou 50 millions, dont 20 pour le cuivre et le laiton, et le nombre des ouvriers passait de 4.300 en 1896 à 4.447 en 1901, 4.557 en 1906.

	1891	1911
(1) Population de Laigle	5.078	5.698
Population de Saint-Sulpice-sur-Rille . . .	1.105	1.385
(2) Population de Tinchebrai	4.533	3.809
Population de Saint-Cormier-des-Landes . .	1.542	1.160
Population de Chanu	2.145	1.540
Population du canton de Tinchebrai . . .	16.196	12.681

Dans la Manche, la région de Sourdeval était spécialisée dans le travail du fer et de l'étain ; la chaudronnerie de Villedieu donnait lieu à un mouvement d'affaires de 2 millions en 1912. En outre, les chantiers de Cherbourg et de Granville produisaient quelques navires ; des usines y fournissaient le matériel accessoire, mâts, câbles, compas ; une très grande fabrique de machines agricoles, établie à Cherbourg peu avant la guerre, progressait rapidement. L'arsenal de Cherbourg s'accroissait sans cesse et la population augmentait (1). C'est là que se trouvait la plus grande agglomération de Basse-Normandie.

Dans le Calvados, la métallurgie avait longtemps été moins prospère. Les constructions navales qui représentaient en 1891 760 tonneaux à Honfleur, 130 à Trouville, 65 à Port-en-Bessin et 10 à Ouistreham, étaient réduites en 1905 à 78 tonneaux, dont 35 à Honfleur. Mais une usine de cuivre électrolytique établie en 1893 à Dives, qui importait son charbon d'Angleterre, par Caen, et son cuivre du Havre, arrivait, en 1913, à produire 13.000 tonnes de cuivre, et la population de Dives passait de 1.441 habitants en 1891 à 3.614 en 1911.

L'Industrie Chimique et la Tannerie

L'industrie chimique était peu active ; les principales villes avaient des fabriques d'engrais ; les deux ports de Granville et de Honfleur produisaient, à l'aide des pyrites importées d'Espagne, l'acide sulfurique qu'ils utilisaient

	1891	1911
(1) Population de la ville de Cherbourg . . .	38.334	43.731
Population de Cherbourg et sa banlieue . .	56.751	65.905

directement à la préparation des superphosphates ; de plus, Granville livrait par an 2.400 tonnes de papier. Près de Honfleur, l'usine d'Alblon produisait en 1913, avec 120 ouvriers, 587 tonnes de dynamite, 810 d'acides, 1.888 de bisulfate de soude, et une usine de matières plastiques, celluloïd et caseine, produisant, avec 250 ouvriers, 3 tonnes et demie par jour, était établie à la Rivière-Saint-Sauveur, dont la population passait de 1.354 à 1.526 habitants. A Courseulles, une huilerie produisait par an 16.000 tonnes d'huile, et vendait ses résidus comme engrais. Dans les centres textiles de Condé-sur-Noireau, Flers, la Ferté-Macé, Lisieux, s'étaient établies des blanchisseries, Caen, Honfleur, Granville, Trouville, fabriquaient des agglomérés, dont la production pour le Calvados atteignait, en 1913, 239 000 tonnes (130.000 à Caen, 78.000 à Honfleur, 31.000 à Trouville).

Grâce aux troupeaux normands, les tanneries de la région avaient été parmi les plus importantes de France ; dans la région de Falaise, cette industrie n'avait pas complètement disparu. Falaise qui, avec ses 58 tanneries, était au xvm^e siècle la deuxième ville de France sous ce rapport, n'en possédait plus que 2 en 1913. Il en subsistait encore 4 à Bretteville-sur-Laize, 2 à Aunay-sur-Odon, 1 à Bayeux ; d'autres moins importantes fonctionnaient en différents points de la région. La production du Calvados était estimée en 1913 à 5.800.000 francs.

L'Industrie Céramique

En dehors des nombreuses tuileries de la région, des fabriques de poteries étaient installées aux environs de Bayeux ; à Bavent, un autre établissement fabriquait des poteries normandes émaillées, vieillies ou vernissées, dont

un million était expédié à Buenos-Ayres en 1913. A Bayeux, une porcelainerie fabriquait des appareils de laboratoire et d'usines. Enfin, une fabrique de perles artificielles et une grande tuilerie étaient installées à Argences, dont la population passait de 1.388 habitants en 1891 à 1.447 en 1911.

L'Industrie du Bois

Les bois du Nord, importés en grande partie, et les bois locaux étaient transformés sur place dans de nombreuses scieries. En outre, les bois importés étaient travaillés dans les principaux ports : les 6 parqueteries de Honfleur avaient une production annuelle de 6 millions. Les sabo-teries suffisaient à la consommation locale.

Les Industries Alimentaires

Les industries alimentaires étaient surtout représentées par les industries du lait-beurre-fromage et du cidre. De plus, Granville expédiait, en 1913, 2.700 tonnes de morue salée, rapportée par sa flotte de pêche ; quelques chocola-teries s'étaient installées dans l'Orne.

2. — L'Agriculture

L'agriculture et l'élevage Bas-Normands ont toujours été particulièrement prospères ; les céréales, les bestiaux, le lait et ses dérivés, les œufs, les pommes et le cidre n'ont jamais cessé d'être exportés en grandes quantités, quoique la consommation locale en fût considérable.

La culture des céréales était surtout localisée dans la grande campagne plate, qui s'étend de la mer jusqu'à

Alençon, par Caen, Falaise et Argentan, et dans la région orientale de la Manche ; sur une superficie totale de 1.824.300 hectares, les terres labourables en occupaient, dans les trois départements, 696.250 ; cette surface était en diminution légère, par suite de la difficulté croissante qu'éprouvaient les cultivateurs à trouver de la main-d'œuvre. En 1913, la production était estimée à 76.800.000 francs pour le blé (26.550.000 pour le Calvados, 28.900.000 pour la Manche, 21.350.000 pour l'Orne), 3.000.000 de francs pour le méteil (1.500.000 dans la Manche, 1.500.000 dans l'Orne), 23.980.000 francs pour l'orge (13.651.000 pour la Manche, 6.266.000 pour le Calvados, 4.063.000 pour l'Orne), 2.827.000 pour le seigle (1.285.000 dans l'Orne, 834.000 dans le Calvados, 708.000 dans la Manche), 30.190.000 francs pour l'avoine (12.640.000 dans le Calvados, 10.725.000 dans la Manche, 6.825.000 dans l'Orne) et 18.113.000 francs pour le sarrasin (10.312.000 dans la Manche, 4.388.000 dans le Calvados, 3.413.000 dans l'Orne), soit une production totale de céréales de 155.100.000 francs. L'Orne et la Manche avaient une production plus que suffisante pour leurs besoins et l'Eure fournissait au Calvados ce qui lui manquait dans les mauvaises années (importation par voie de fer dans le Calvados en 1913, 66.569 tonnes).

La culture des betteraves à sucre commençait à se développer dans le Calvados, grâce à la proximité des usines de l'Eure ; elles y rapportait, en 1913, 798.720 francs, mais la production s'en est surtout accrue depuis la guerre et l'occupation des régions productrices du Nord.

La production des pommes de terre, évaluée en 1890 à 110.000 tonnes, permettait alors une légère exportation. En 1913, elle était devenue insuffisante pour les besoins du pays ; elle rapportait 10.080.000 francs dans la Manche,

3.866.000 francs dans le Calvados, 2.922.000 francs dans l'Orne.

Le Calvados avait été un grand producteur de colza ; mais les huiles exotiques avaient ruiné cette culture, qui ne donnait que 370 tonnes en 1913.

La culture du chanvre, également en décroissance, rapportait 68.850 francs dans la Manche, 95.400 francs dans l'Orne.

Le lin rapportait 27.000 francs dans la Manche.

Les légumes étaient cultivés au bord de la mer, où le climat était plus favorable, principalement au Nord de Coutances et de Caen. La région de Honfleur produisait, en 1913, 1.500 quintaux de groseilles.

Les prairies et les cultures fourragères ont de tout temps fait de la Normandie un des principaux centres français d'élevage. La crise de main-d'œuvre amenait une augmentation du cheptel, surtout des chevaux et des bovidés. De 80.500 dans la Manche, 67.500 dans le Calvados et 58.000 dans l'Orne en 1913 ; le nombre des chevaux passait respectivement, en 1912, à 83.000, 66.000 et 62.700, accusant une augmentation totale d'un peu plus de 5.000 têtes.

Les bovidés de 1890 à 1913, passaient de 342.000 à 407.800 dans la Manche, 269.300 à 281.600 dans le Calvados, 204.500 à 239.700 dans l'Orne ; l'augmentation totale atteignait ainsi environ 103.000 têtes. De ces animaux, un grand nombre, nés dans le Maine, la Bretagne ou plus loin encore, venaient en Normandie pour être engraisés avant de se faire abattre. Le nombre des bêtes expédiées à la Villette était, en 1913, de 39.000 pour le Calvados, 1.750 pour la Manche, 31.000 pour l'Orne.

Le lait fourni par les vaches de race indigène servait à la

production caractéristique de la Basse-Normandie, celle du beurre et des fromages.

Les moutons et les porcs étaient surtout élevés dans la Manche, où le nombre des porcs passait de 122.000 en 1890 à 188.000 en 1913 ; il y en avait 64.500 dans le Calvados, 35.000 dans l'Orne. Les prairies du bord de la mer nourrissaient les moutons de pré-salé, qui étaient expédiés aux abattoirs parisiens ; il y avait en 1913 161.000 ovins dans la Manche, 57.000 dans l'Orne, 43.000 dans le Calvados.

La valeur du lait produit en Basse-Normandie était estimée en 1912 à 50 millions pour la Manche, 45 pour le Calvados, 20 pour l'Orne. Une grande partie en était transformée sur place en beurre, envoyé à Paris et en Angleterre, et dont la valeur était de 60 millions ; la valeur des fromages produits par la région, qui étaient expédiés plus loin encore, était de 15 millions. Les principaux centres de l'industrie du beurre étaient Valognes, Carentan et Isigny, où fonctionnaient de grandes beurreries ; en outre, presque chaque ferme avait sa baratte. La production des fromages était surtout localisée dans le pays d'Auge, où se fabriquaient les fromages de Livarot, Pont-l'Évêque et Camembert. Depuis 1914, les bénéfices considérables que procurait cette industrie ont amené l'installation de fromageries un peu partout. Les volailles et les œufs étaient produits en quantités beaucoup plus que suffisantes pour la consommation locale.

Les produits de la pêche étaient consommés sur place ou à Paris. Tous les ports du Calvados et de la Manche armaient pour la pêche ; certains d'entre eux, tels que Villerville et Isigny, expédiaient des quantités considérables de moules. A Ouistreham, Isigny, Saint-Waast-la-Hougue, et surtout Courseulles, on pratiquait l'élevage

des huîtres, dont Courseulles expédiait 4 millions certaines années.

Les seuls fruits récoltés en grande quantité dans la région étaient les pommes. Leur production alimentait une exportation importante (les pommes normandes, expédiées en Allemagne, en revenaient sous forme de champagne) et de nombreuses cidreries ; mais la consommation du cidre était telle que son exportation en était faible, surtout à l'étranger : en 1912, le port de Caen n'expédiait que 139 tonnes de pommes et 50 tonnes de cidre. L'exportation en France était plus considérable : les départs du Calvados par voie ferrée dépassaient les arrivées, en 1913, de 36.782 tonnes pour les pommes et le cidre et de 5.995 tonnes pour les autres fruits et les légumes.

Dans la campagne caennaise, la production de ces denrées périssables avaient été ralentie fortement par la suppression du service maritime régulier de Caen à Newhaven, qui avait exporté, en 1900, 18.572 tonnes de denrées alimentaires et 4.416 en 1911. Après la suppression de ce service, en 1912, l'exportation par Caen devenait nulle. Les autres ports continuaient leurs expéditions : Honfleur envoyait en 1912 plus de 20.000 tonnes de produits agricoles en Angleterre ; cette exportation, à peu près constante, était évaluée à 20 millions ; l'exportation de Trouville se développait et dépassait 4.000 tonnes en 1913 ; celle de Courseulles, en voie d'augmentation, était de 286 tonnes en 1913. Par contre, Port-en-Bessin, qui avait envoyé 8.608 tonnes en 1873, n'en envoyait que 35 en 1913. Isigny exportait 603 tonnes en 1911 et 728 en 1913. Carentan expédiait aussi des quantités croissantes de beurre, d'œufs, de volailles. Cherbourg exportait, en 1911, 14.000 tonnes de beurre, 3.000 de légumes,

6.475 de lait. Enfin, la région de Coutances expédiait, en 1911, par Carteret, Port-Bail, Régnéville et Granville, 25 millions d'œufs.

3. — Le Commerce

Le centre commercial de la Basse-Normandie était Caen, tout à la fois le plus grand port et le principal nœud de chemins de fer de la région.

Le port de Caen avait toujours eu une certaine importance. Au Moyen Age, il expédiait et recevait blés, laines, armes et bétail. Au cours du dix-neuvième siècle, l'augmentation de tonnage des navires, qui ne trouvaient plus passage dans l'Orne, avait détourné vers le Havre une grosse part de son trafic international ; mais la création du canal maritime, l'agrandissement des bassins et des quais, avaient rapidement rétabli sa situation. Si même il n'avait pas eu, dans les dernières années avant la guerre, à exporter de grandes quantités de minerai, il n'en aurait pas moins joué un rôle important dans le commerce de l'Ouest Français. En effet, Caen, qui était le débouché naturel de la plus grande partie du Calvados et de l'Orne, attirait également les marchandises du Maine, de l'Anjou et de la Loire-Inférieure à destination de l'Angleterre et approvisionnait ces régions en charbon.

Pour faire face à l'accroissement continu du trafic, les bassins du port de Caen étaient augmentés et leur outillage accru presque chaque année ; le canal de Caen à la mer était approfondi : en 1911, il portait les navires de 2.000 tonnes et on comptait l'approfondir et l'élargir pour y permettre le passage des navires de 4.000 tonnes. Le port aurait pu recevoir dès 1911 des navires de 3.300 tonnes, auxquels son accès était alors impossible ;

on projetait également de l'aménager pour ceux de 4.000 tonnes. En même temps, et pour favoriser surtout l'exportation des minerais, les communications du port étaient améliorées : après le doublement des lignes de Caen au Mans et de Lison à Lamballe, on entamait celui des lignes de Caen à Laval et à Mortain, qui aurait été terminé en 1916 ; un chaland remontait l'Orne, à vide, en amont de Caen, et en redescendait chargé de minerai embarqué à Saint-André pour permettre d'étudier la navigabilité de la rivière. On envisageait toujours la construction du canal, depuis longtemps projeté, de l'Orne à la Loire (par la Sarthe ou par la Mayenne) qui aurait fait de Caen le pourvoyeur presque exclusif du Maine et de l'Anjou.

Le principal élément d'importation de Caen était la houille. Caen alimentait en houille une région délimitée par le périmètre Isigny-Coutances-Vire-Mayenne-Laval-Le Mans-Mortagne-Lisieux-Dives, c'est-à-dire non seulement les régions industrielles de Basse-Normandie, mais aussi les centres de communication de Laval et du Mans et les usines de la Sarthe.

Aussi l'importation de houille allait-elle toujours croissant : de 110.000 tonnes en 1874, 348.779 en 1900, 383.554 en 1905, 509.000 en 1911, elle atteignait, en 1913, 549.159 tonnes, plus 9.861 tonnes de brai et 2.985 de coke. Cette houille provenait presque exclusivement de l'Angleterre, qui fournissait 447.000 tonnes en 1911 ; les vapeurs hollandais amenaient de Rotterdam le reste, soit 62.000 tonnes de charbons en provenance d'Allemagne.

En 1911, 89.000 tonnes étaient consommées à Caen même, 174.000 dans le Calvados, 103.000 dans l'Orne, 35.000 dans la Manche, 30.000 dans la Mayenne et 53.000 dans la Sarthe, où elles étaient presque exclusivement

destinées aux chemins de fer. Quelques milliers de tonnes allaient dans l'Eure-et-Loir et la Seine.

Le reste de l'importation était d'importance beaucoup moindre : en 1913, environ 14.000 tonnes de bois arrivaient de Suède et de Norvège. Caen recevait encore 5.000 tonnes de fonte, 3.000 d'engrais, et quelques milliers de tonnes de marchandises diverses (glaces, blés et pyrites). Au total, sur 590.698 tonnes importés directement de l'étranger, 562.005, soit plus de 95 %, étaient constituées par la houille et ses dérivés.

En outre, Le Havre réexpédiait à Caen 5.082 tonnes de marchandises étrangères, dont 3.400 de blés, 736 de cafés et 401 de vins. Caen recevait encore 32.196 tonnes de marchandises françaises ou coloniales, venant du Havre (14.130 tonnes, dont 2.180 de boissons, 2.100 de céréales, 1.730 de savons, 1.520 d'huiles, 880 de coton, 730 de bois, 550 de pommes de terre et légumes secs, 500 d'amiante), de Boulogne (13.317 tonnes, dont 12.500 de ciment), de Dunkerque (4.569 tonnes, dont 2.570 de sel et 1.420 de poisson salé), et des autres ports de la Manche.

Depuis la suppression du service de Newhaven, l'exportation du port consistait presque uniquement en minerai : en 1913, sur 490.480 tonnes exportées à l'étranger, il y en avait 489.685 de minerai, soit 99,8 %, 414 de tuiles et poteries, 338 de goudrons, et 43 de ferrailles. 7.538 tonnes partaient encore en cabotage, surtout pour Le Havre : c'étaient 1.240 tonnes de légumes, 870 de fromages et œufs, 590 de grains et farines, 1.040 d'animaux de boucherie, et 1.070 de matériaux de construction.

En somme, l'augmentation de trafic du port de Caen était dûe uniquement à l'exploitation des mines de fer, d'une part, et d'autre part à l'accroissement de la consommation de la houille dans la vaste région qu'il desservait.

Cette situation faisait de Caen un des principaux ports de France par la quantité du tonnage, et le plus favorisé par la nature de ce tonnage.

En effet, Caen, dont le trafic total avec l'étranger passait de 226.372 tonnes en 1874 et 568.100 en 1900 à 952.081 en 1911, 969.342 en 1912 et 1.081.178 en 1913, devenait ainsi le huitième port de France ; mais l'existence d'un fret de sortie lourd lui donnait le cinquième rang pour le tonnage d'exploitation, après Marseille, Bordeaux, Le Havre et Dunkerque, le deuxième rang (après Marseille) pour la part relative de ce tonnage d'exportation, qui atteignait 36,2 % en 1910 et 45,3 % en 1913, et le premier rang quant au tonnage total transporté, à l'entrée et à la sortie, par tonneau de jauge, avec 1 tonne, 478 par tonneau en 1911.

Ces conditions, grâce auxquelles la situation de Caen était analogue à celle des ports anglais et allemands à trafic lourd, étaient extrêmement favorables au développement de la flotte caennaise ; aussi celle-ci, de 9 navires et 15.400 tonneaux en 1909, atteignait-elle, en 1911, 18 navires et 35.430 tonneaux, et continuait-elle à s'accroître régulièrement. Ce développement, tout à fait anormal en France, semble confirmer la théorie suivant laquelle la stagnation de la marine française s'expliquerait surtout par l'absence de marchandises lourdes à la sortie de la plupart des ports.

Avec l'augmentation du port, le mouvement de la gare s'accroissait rapidement. Le trafic de la petite vitesse passait de 1.050.000 tonnes en 1910 à 1.117.609 en 1912, 1.300.914 en 1913 et le nombre des wagons manutentionnés sur le port, de 111.821 en 1912 passait à 125.959 en 1913.

C'était d'ailleurs la situation de la gare qui limitait le

plus le développement du port, et les installations prévues pour le raccordement avec la gare se trouvaient insuffisantes dès leur réalisation.

La gare de Caen distribuait aussi le coton nécessaire aux usines de Flers et Condé (1.209 tonnes en 1913), l'amiante travaillée dans la région de Condé (293 tonnes en 1910, 337 en 1913), les toiles et le chanvre expédiés dans la Sarthe (993 tonnes de chanvre en 1910, 233 en 1913, avec 670 tonnes de toiles), les bois du Nord répartis dans toute la région et jusqu'à Paris (10.722 tonnes en 1913), les engrais (4.000 tonnes en 1913), les boissons et les denrées coloniales qui provenaient du Havre. En même temps, elle recevait en 1913, pour les réexpédier par voie de mer, outre les minerais, 854 tonnes de beurre, 145 de fromages et 165 d'œufs provenant de la Basse-Normandie et de la Sarthe, 372 tonnes de volailles et 1.000 tonnes de fruits venant de l'Anjou et du Maine et 510 tonnes de plantes venant des pépinières de Falaise et d'Ussy.

Au total, et bien que la plus grande partie en fut de faible valeur relativement à son poids, on estimait en 1913 à 6 millions la valeur des marchandises transitées par Caen-Etat. Cette prospérité du port ne modifiait d'ailleurs en rien l'industrie de la ville : les Caennais réexpédiaient le charbon sans songer à en faire sur place un autre usage que de chauffer leurs maisons ; il n'y avait à Caen, outre quatre usines d'agglomérés de charbons, qu'une fonderie et une usine de produits chimiques qui y existaient de toute antiquité et la cité s'était refusée à laisser la Société d'électro-métallurgie y établir l'usine qui fut plus tard installée à Dives. Caen était un port et un marché, mais n'avait en rien l'allure industrielle que prenaient, même dans la région, des ports beaucoup plus petits.

Les autres ports bas-normands ne possédaient pas,

comme Caen, un élément lourd d'exportation. Le tonnage importé y était beaucoup plus considérable que le tonnage exporté. En général, leur importation était de houille et de bois et leur exportation de produits agricoles.

Honfleur avait beaucoup perdu de son importance depuis le seizième siècle ; le voisinage du Havre, l'ensablement du port et l'insuffisance des débouchés avaient accentué cette déchéance. Mais l'engorgement croissant du Havre dans les dernières années avant la guerre avait conduit les Honfleurais à essayer de ranimer leur port. Le doublement de la voie de Honfleur à Quetteville, les dragages vigoureusement poursuivis avaient permis à Honfleur de reprendre son rôle naturel de débouché du Pays d'Auge et de la région de Bernay et Pont-Audemer. Les importations de houille, après un déclin marqué, croissaient rapidement : elles passaient de 149.028 tonnes en 1900, 104.693 en 1905, 135.426 en 1910 et 112.835 en 1911 à 148.271 en 1912 et 163.829 en 1913. L'importation de bois était de 73.731 tonnes en 1911, 83.548 en 1912, 91.707 en 1913. Parmi les autres produits importés dont le total oscillait entre 20.000 et 30.000 tonnes, figuraient surtout les pyrites, nitrates et phosphates utilisés dans les usines chimiques de Honfleur, la Rivière-Saint-Sauveur et Ablon. Le cabotage (ciments de Boulogne, produits exotiques et vins réexpédiés par le Havre) amenait par an de 12.000 à 15.000 tonnes de marchandises.

L'exportation, qui était d'une vingtaine de mille tonnes au cabotage et de 22.000 à 23.000 pour l'étranger, consistait surtout en produits agricoles de la région et en chocolats et laits condensés suisses, qui évitaient ainsi l'encombrement du Havre.

Au total, le tonnage de Honfleur, pour le commerce avec les ports étrangers, passait de 241.590 tonnes en 1911

(217.816 importées, 23.774 exportées) à 278.387 en 1912 (256.237 importées, 22.130 exportées) et 299.841 en 1913 (276.764 importées, 23.077 exportées). Le cabotage amenait à Honfleur 14.858 tonnes en 1908, 14.439 en 1911, 13.196 en 1912, 14.708 en 1913, dont 2.334 de matières premières pour les usines de produits chimiques, et emportait 21.243 tonnes en 1908, 18.624 en 1911, 11.419 en 1912, 12.647 (fruits 3.815, cidre 1.948, produits chimiques 1.978) en 1913.

Le mouvement total de Honfleur portait ainsi, en 1913, sur 327.196 tonnes et était en voie d'augmentation régulière, malgré la décroissance de l'exportation des produits locaux.

Le port de Trouville était moins important. Son importation de houille, destinée surtout aux usines et à la gare de Lisieux, avait varié irrégulièrement : de 89.280 tonnes en 1900, elle passait à 62.415 en 1905, 89.571 en 1910, 70.352 en 1912 et 78.220 en 1913. L'importation de bois était de 6.073 tonnes en 1912, 6.331 en 1913 et l'importation totale passait de 82.372 tonnes en 1912 à 89.182 en 1913. L'exportation nulle en 1912, était en 1913 de 4.176 tonnes de produits agricoles. Le cabotage décroissait : les départs passaient de 27.898 tonnes en 1908, 18.669 en 1910, 23.495 en 1911 à 19.757 en 1912 et 16.614 en 1913, dont 12.900 de pierres et terres, 1.873 de fruits à distiller, et les arrivées de 5.142 tonnes en 1908, 6.135 en 1910, 13.361 en 1911, passaient à 6.204 en 1912 et 7.806 en 1913 (grains, farines et charbon surtout). Cette situation plutôt mauvaise s'expliquait par l'insuffisance des débouchés du port et le déclin des usines de Lisieux.

Les usines de Dives recevaient leur charbon par Caen ou Trouville et n'utilisaient pas leur port, très mal outillé : l'importation de houille était de 900 tonnes en 1900,

1.121 en 1905, 765 en 1910, 268 en 1912 et 149 seulement en 1913. L'importation totale atteignait en 1913 9.748 tonnes consistant surtout en matières réexpédiées du Havre à l'usine électro-métallurgique. Sur les 13.000 tonnes de métaux que produisaient cette usine, 1.278 tonnes seulement en 1912, et 1.168 en 1913, étaient expédiées par voie de mer.

Ouistreham n'était guère que l'avant-port de Caen. Si la flotille de pêche, les remorqueurs et les dragues du canal y mettaient une certaine animation, le port n'était pas outillé pour la manutention de marchandises en quantité sérieuse.

Courseulles profitait de l'encombrement des quais de Caen pour alimenter une partie de la campagne environnante ; son importation en houille passait de 3.373 tonnes en 1900 à 3.991 en 1911, et 4.633 en 1913. L'importation totale avait déchu de 18.372 tonnes en 1895, 10.284 en 1911, à 6.526 en 1913. L'exportation était très faible, 286 tonnes seulement en 1913. Au cabotage arrivaient 2.872 tonnes, dont 2.772 de grains et farines.

Port-en-Bessin, gros village de pêcheurs, était le port de Bayeux. Son importation de houille variait de 1.543 tonnes en 1900, 959 en 1905, à 3.227 en 1910 et 2.551 en 1913. L'importation totale décroissait, de 5.527 tonnes en 1911 à 3.061 en 1913, et 216 tonnes de graines au cabotage, et l'exportation passait de 6 tonnes en 1911 à 35 tonnes en 1913.

Le port d'Isigny, plus éloigné de Caen, se développait assez vite ; l'importation de houille était de 1.538 tonnes en 1900, 2.090 en 1905, 1.435 en 1910, 3.000 en 1913 ; cette même année, il y arrivait 4.777 tonnes de bois. Au total, l'importation passait de 12.150 tonnes en 1910 à 27.645 en 1913, et l'exportation de 603 tonnes en 1911 à 728 en 1913.

Les expéditions au cabotage comportaient surtout 531 tonnes de fromages, beurres et œufs.

A Carentan, l'importation de l'étranger atteignait 1.062 tonnes en 1906, et 1.558 en 1913, consistant surtout en houille. L'exportation était nulle. Au cabotage arrivaient, en 1906, 5.319 tonnes, (graines et farines surtout), et en 1913, 8.631 tonnes, dont 4.300 de grains et farines et 1.500 de matériaux de construction ; il partait en 1906 1.759 tonnes, et 1.658 en 1913, dont 929 de fromages, beurres et œufs et 197 de superphosphates. Le mouvement total passait de 8.140 tonnes en 1906 à 11.847 en 1913. Cette progression s'expliquait, comme à Isigny, par le développement des exportations agricoles et de la consommation de la houille.

A Saint-Vaast-la-Hougue arrivaient de l'étranger 2.300 tonnes en 1906, 3.577 en 1913, et portait 549 tonnes en 1906, 386 en 1913. Au cabotage, l'importation était de 4.617 tonnes en 1906 (dont 927 de houilles, 538 d'huîtres) et 4.144 en 1913 (dont 2.600 de grains et 425 d'huîtres de Cancale pour peupler les parcs), et l'exportation de 3.720 tonnes en 1906 (huîtres et produits agricoles), 3.055 en 1913, composée uniquement de produits agricoles envoyés au Havre : fromages, beurres et œufs (1.837 tonnes), cidre (403 tonnes), fruits (335 tonnes). Le mouvement total de 11.116 tonnes en 1906, passait à 11.162 en 1913.

A Barfleur, le mouvement était plus important : l'importation amenait d'Angleterre 2.037 tonnes en 1906, 1.116 en 1913, et l'exportation comprenait 9.853 tonnes en 1906, 4.545 en 1913. Les caboteurs apportaient 688 tonnes en 1906, 413 en 1913 (houille et coke surtout), et emmenaient au Havre 7.602 tonnes en 1906, et en 1913 18.400 tonnes de pierres et terres uniquement. Le com-

merce total était ainsi de 20.179 tonnes en 1906, 24.374 en 1913.

Cherbourg avait importé de l'étranger en 1906 83.346 tonnes, et en 1913 141.282, dont 101.200 de houille, 18.533 de bois, 7.190 d'huiles et pétroles. L'exportation était tombée de 117.841 tonnes à 69.857, dont 38.842 de matériaux de construction, 7.842 de charbon de soute, et des produits agricoles : 9.922 tonnes de beurre, 2.932 de pommes de terres, 1.691 de légumes frais, 892 de lait, 417 de fromages, 215 d'œufs, 100 de fruits frais.

Au cabotage étaient arrivées 66.407 tonnes en 1906, dont 37.800 de houille et coke réexpédiés, 9.500 de grains et farines, 5.667 de matériaux de construction et, en 1913, 33.888 tonnes seulement, dont 13.000 de matériaux de construction, 10.000 de grains et farines ; l'arrivée de houille au cabotage avait cessé, et ces 37.800 tonnes qui correspondaient à peu près à la diminution des arrivées au cabotage se retrouvaient dans l'augmentation des arrivées de l'étranger. Les départs ou cabotage portaient sur 28.018 tonnes en 1906 (dont 23.000 de matériaux de construction, 3.900 de beurres et œufs) et 25.373 en 1913 (dont 18.300 de matériaux de construction, 2.200 de pierres et terres, 1.000 de cidre). Le mouvement total de 295.612 tonnes en 1906, passait à 270.400 en 1913, vraisemblablement parce que les débouchés du port étaient insuffisants.

D'autre part, le passage des grands transatlantiques faisait de Cherbourg, avec 5.064.008 tonneaux en 1906 et 9.213.038 tonneaux en 1913, le quatrième port de France quant au tonnage des navires.

A Goury-Auderville, le mouvement avec l'étranger était insignifiant : 5 tonnes importées en 1906, 2 en 1913 et pas d'exportation. Le cabotage amenait 662 tonnes en 1906

(dont 397 de superphosphates), et 757 en 1913 (dont 588 de superphosphates et engrais et 169 de houille et coke). L'exportation de 168 tonnes de superphosphates en 1906 était nulle en 1913. Le mouvement total tombait de 838 tonnes à 759. C'était un port sans débouchés terrestres.

A Diélette, l'importation de l'étranger, de 5 tonnes en 1906, passait à 3.365 en 1913, par suite des travaux d'aménagement de la mine. L'exportation était nulle. Au cabotage, il arrivait en 1906 40 tonnes de houille et en 1913 2.178 (dont 1.530 de matériaux de construction) ; il partait 991 tonnes en 1906 (dont 760 de matériaux de construction) et 7 seulement en 1913. Le mouvement total, de 1.056 tonnes en 1906 était de 5.550 en 1913, par suite de la grande augmentation des importations.

A Carteret, arrivaient d'Angleterre 15 tonnes en 1906, 45 en 1913, et partaient pour l'Angleterre, 223 tonnes en 1906, 432 en 1913. L'existence d'un service régulier pour Jersey expliquait cette augmentation. Au cabotage, 40 tonnes de matériaux de construction arrivaient en 1906 et rien en 1913 ; les exportations étaient nulles. Le mouvement total était passé de 278 tonnes à 477.

A Port-Bail, l'importation de l'étranger était de 8 tonnes en 1906 comme en 1913, l'exportation, de 995 tonnes en 1906, 117 en 1913 ; elle consistait surtout en produits agricoles. Au cabotage le mouvement était nul.

A Regnéville, l'importation de l'étranger était faible : 58 tonnes en 1906, 3 en 1913 ; l'exportation des produits de la région de Coutances était de 1.629 tonnes en 1906, 1.221 en 1913. Au cabotage, il arrivait 1.888 tonnes en 1906 (dont 1.100 de matériaux de construction, 500 de grains et farines), 507 en 1913 (dont 330 de grains et farines) et il partait 7.419 tonnes en 1906 (c'étaient uniquement des

matériaux de construction), 2.559 en 1913. Le mouvement total était tombé de 10.970 tonnes à 3.990.

Enfin Granville, le seul grand port de la Manche avec Cherbourg, importait de l'étranger 64.692 tonnes en 1906, 69.678 en 1913, dont 29.817 de houille, 2.388 de bois, 14.723 de phosphates, 11.469 de pyrites, 900 de scories de déphosphoration. La plus grande partie de cette importation était donc destinée aux usines de produits chimiques. L'exportation, de 3.694 tonnes en 1906, passait à 11.387 en 1913, dont 5.815 de minéral de fer et 2.849 de produits chimiques. Les arrivées au cabotage étaient de 18.417 tonnes en 1906 (dont 4.900 de matériaux de construction, 2.500 de grains et farines, 1.300 de sel, 1.400 de noir animal) et 15.769 en 1913 (4.700 de matériaux, 2.950 de sel, 1.500 de métaux, 1.500 de blés); les départs étaient de 3.297 tonnes en 1906 (dont 1 546 de superphosphates et engrais, 715 de sel), et 4.023 en 1913 (dont 1.940 de superphosphates et engrais, 1.637 de sel). Le mouvement total était de 99.560 tonnes en 1906, 100.857 en 1913. C'était donc un port à peu près stationnaire, et dont l'activité était dûe plutôt aux usines locales qu'à l'arrière-pays desservi; son installation ne lui permettait d'ailleurs pas un trafic intense.

La géographie économique de la Basse-Normandie vers 1913 ressort alors de la façon suivante :

Deux grandes branches d'industrie : l'industrie textile, diffuse et en décroissance, avait son centre dans la région cotonnière de Falaise-Flers. A l'Ouest et au Nord-Est de cette région étaient les centres lainiers de Vire et Lisieux. L'ensemble était bordé à l'Est par une grande bande où se trouvaient les usines linières de Lisieux, Vimoutiers, Argentan et Alençon, et au Nord par les dernières tanneries qui subsistaient à Falaise et Bretteville-sur-Laize.

L'industrie métallurgique était localisée dans cinq centres : Villedieu, Sourdeval, Tinchebrai, Laigle et Dives ; les trois premiers déclinaient quelque peu, Laigle augmentait lentement et Dives plus vite.

Les usines chimiques étaient groupées à Honfleur et Granville, les autres industries dispersées en de nombreux points de la région.

Le bassin minier, dont l'exploitation s'intensifiait sans cesse, alimentait le port de Caen et déterminait la construction de grandes usines près de la ville.

Les cultures étaient développées surtout dans la région centrale de Caen-Alençon, l'élevage à l'Est et à l'Ouest, les beurreries à l'Ouest, entre Isigny et Valognes, les fromageries à l'Est, dans la vallée d'Auge.

Les côtes réunissaient trois éléments de développement : les cultures maraîchères, la pêche et les stations balnéaires.

Les produits de l'industrie et de l'agriculture s'exportaient par deux catégories de ports : les ports à arrière-pays suffisant, dont le commerce croissait : Honfleur, Isigny, Carentan, Cherbourg, Barfleur ; et d'autres ports sans débouchés, qui déclinaient : Trouville, Dives, Courseulles, Port-en-Bessin, Granville. Enfin l'échange minéral-houille faisait de Caen un port en pleine activité, et qui tendait de plus en plus à perdre son caractère régional.

4. — La Population

L'évolution des différents centres de Basse-Normandie apparaît nettement par l'étude de leur population. Dans l'ensemble, la population des trois départements était en décroissance, pour de nombreuses raisons, dont les prin-

cipales étaient la nature agricole du pays, le régime de petite propriété et l'alcoolisme. Mais les centres les plus diminués étaient d'anciennes villes industrielles, où la fermeture des usines amenait le départ de la population ouvrière. Les bourgs de population croissante étaient, soit les nouveaux centres d'industrie, soit les stations balnéaires, soit des nœuds de chemin de fer ou des ports en voie de développement.

C'est ainsi que parmi les régions où la population décroissait le plus rapidement se trouvaient presque tous les centres textiles : Flers, Falaise, la Ferté-Macé, Athis, Condé-sur-Noireau, Lisieux, Vire, Avranches, Coutances, perdaient de 200 à 2.000 habitants chacun ; de 1891 à 1911, Alençon passait de 18,319 habitants à 17.378, Orbec de 3.151 à 2.974, Saint-Hilaire-du-Harcouët de 3.755 à 3.519, Saint-James de 3.067 à 2.624. Pour la plupart de ces centres, la chute variait entre 10 et 25 % de la population.

Les bourgs métallurgiques tombaient également, Villiedieu de 3.505 à 3.383, Sourdeval de 3.765 à 3.351, Tinchebrai de 4.533 à 3.809.

Certains ports décroissaient aussi : si Honfleur et Granville restaient à peu près stationnaires, Saint-Waast-la-Houge passait de 2.713 habitants à 2.549, Port-Bail de 1.674 à 1.486, Isigny de 2.808 à 2.591, Courseulles de 1.424 à 1.300, Trouville même de 6.243 à 6.190, malgré l'afflux qu'y provoquait le développement de la station balnéaire.

La diminution était ainsi plus forte dans ces bourgs, que dans l'ensemble des trois départements : en effet, de 1891 à 1911, l'Orne passait de 354.483 à 309.524, la Manche de 513.815 à 463.254 et le Calvados de 428.945 à 397.938 ; la perte totale était ainsi de 126.727 habitants,

soit environ 10 % de la population en 1891 ; elle était, relativement, la plus forte dans l'Orne et la moindre dans le Calvados.

Aussi les centres dont la population augmentaient ressortaient parmi le déclin général : en dehors de l'agglomération artificielle de Cherbourg, où le développement du port militaire amenait un accroissement de près de 10.000 habitants, avaient augmenté quelques centres de petite industrie : Laigle, Dives, La Rivière-Saint-Sauveur, Argences, Livarôt, où une scierie faisait passer la population de 1.851 habitants à 2.280, Saint-Georges-des-Groseilliers, dans la région cotonnière, qui passait de 2.192 à 2.280. Les stations balnéaires augmentaient aussi : Villerville, Deauville, Villers, Houlgate, Cabourg, gagnaient chacun quelques dizaines ou quelques centaines d'habitants. Certains marchés agricoles s'étaient aussi accrus : Saint-Lô, Saint-Pierre-sur-Dives, Le Merlerault, La Haye-du-Puits, Villers-Bocage et surtout Pontorson, qui passait de 2.339 à 3.022 habitants. L'augmentation se manifestait également dans les centres de communication : gares d'embranchement et ports ; Mézidon passait de 1.109 habitants à 1.425, Argentan de 6.247 à 6.870, Sainte-Gauburge de 1.280 à 1.373 ; parmi les ports, Barfleur augmentait de 1.135 à 1.238, Carentan de 3.483 à 3.987, Port-en-Bessin de 1.272 à 1.456, Ouistreham de 1.194 à 1.574 et Caen même de 45.201 à 46.934.

Enfin, l'influence des mines de fer se faisait sentir dans quelques villages : Saint-Rémy passait de 754 habitants à 898, Potigny de 263 à 451, La Ferrière-aux-Etangs de 1.071 à 1.166, Saint-Clair-de-Halouze de 720 à 1.274.

5. — Les Possibilités de Développement

La Basse-Normandie réunissait ainsi, avant la guerre, plusieurs conditions favorables à un large développement industriel et commercial : ses ressources en minerai étaient très abondantes ; ce minerai, bien situé près de la mer, faisait de Caen un des ports français les mieux dotés sous le rapport du fret de retour. D'autre part, les exportations agricoles avaient accumulé dans le pays de grosses réserves de capitaux. La terre ne rapportait plus qu'un loyer modique ; elle était répartie entre de nombreux petits et moyens propriétaires, qui, tentés alors de vendre leurs propriétés, trouvaient facilement des acquéreurs. L'abondance et la facilité de circulation de ces capitaux pouvaient favoriser grandement les industries locales. Enfin, l'existence d'une main-d'œuvre exercée provenant des centres textiles et métallurgiques de la région pouvait favoriser la naissance de nouvelles industries.

Mais, en dépit de ces éléments, l'industrie normande avait longtemps végété. Il fallait en effet compter avec le caractère des Normands, leur méfiance à l'égard de tout ce qui était nouveau ou étranger. Les Caennais avaient rejeté l'usine que voulait établir dans leur ville la Société d'Electro-Métallurgie. De même, plus tard, ils gardèrent inertes, pendant de longues années, les mines qu'il avaient acquises. En même temps, ils ne voulaient pas qu'un Français du Nord ou de Paris, et à plus forte raison un étranger, pût être chez eux quelque chose, ni surtout qu'il possédât une parcelle de terre normande. Ils ne voulaient pas que fût introduite près de Caen la grosse main-d'œuvre étrangère ou coloniale, nécessaire à la construction des usines ou à l'exploitation des mines. Ils

ne voulaient pas qu'une nombreuse population ouvrière pût faire connaître à leur vieille cité tranquille les grèves et les manifestations. Enfin et surtout, ils ne voulaient pas d'usines chez eux, parce qu'il n'y en avait jamais eu.

Aussi l'essor ne fut-il donné à l'industrie minière et métallurgique, ni par les Normands, ni même par les banquiers ou les industriels français, car ceux-ci, satisfaits des bénéfices que leur garantissait la production des usines de l'Est et du Nord, ne jugeaient pas utiles de troubler les Normands dans leur antique tranquillité et de s'attirer leur hostilité. Mais des charbonniers et des métallurgistes hollandais ou allemands, affamés de minerai, acquirent et exploitèrent certaines des mines de la région et furent amenés à envisager le traitement sur place d'une partie du minerai. Les capitalistes français, voyant alors que l'affaire était bonne, s'y introduisirent, non sans peine ; et la guerre, en détruisant d'autres centres français de production, en accumulant les capitaux aux mains des industriels, et en permettant d'importer plus facilement la main-d'œuvre exotique, contribua à accélérer le mouvement qui fera revivre les anciennes industries de la Basse-Normandie à côté des vastes exploitations minières et métallurgiques qui s'y sont récemment créées.

III. — LES MINES DE FER ET LES HAUTS

FOURNEAUX

1. — L'Emplacement des gîtes et les Exploitations anciennes

Les minerais de Basse-Normandie ont été exploités dès l'antiquité. Il semble que certains des gîtes alors utilisés étaient superficiels et de peu d'importance. En effet, les villages dont le nom conserve le souvenir de cette exploitation sont en général situés aux environs des mines actuelles, mais non à leur voisinage immédiat. Ce sont : au Nord-Est de Vire, la Ferrière-au-Doyen, la Ferrière-Duval, la Ferrière-Harang, non loin du bassin actuel de Jurques ; Ferrières et Bourberouge, dans la région de Mortain, où deux concessions étaient exploitées en 1914 ; la Ferrière-aux-Etangs, la Selle-la-Forge, Sept-Forges, Saint-Bômer les-Forges, auprès des mines situées entre Flers et Domfront ; vers Alençon, Sées et la Ferté-Fresnel, où aucune mine n'est exploitée actuellement, se trouvent la Ferrière-aux-Etangs, la Ferrière-Béchet, la Ferrière-

Bochard, Ferrières-la-Verrerie, Forges ; et dans la région Nord-Est de l'Orne, également inactive, la Ferrière-au-Doyen, Glos-la-Ferrière, Marnefer..

Les minerais extraits étaient traités par les bois que fournissaient les forêts voisines. Les forges des environs de Balleroy, alimentées par la forêt de Cerisy, traitaient vraisemblablement les minerais de la région de Jurques ; celles du Mortainais utilisaient le bois de la forêt de la Lande-Pourrie. Dans l'Orne, les minerais de l'Ouest étaient traités auprès de la forêt d'Andaine ; leur existence avait peut-être fait naître les clouteries et tréfileries qui s'étaient maintenues, jusqu'à la mise en exploitation des nouvelles mines, dans la région de Tinchebrai. Enfin, les mines du Centre et du Nord-Est de l'Orne, situées auprès des forêts d'Ecouves, de Bonsmoulins, du Perche et de St-Evrault, expliquaient la création du haut-fourneau de Longny et des usines de Laigle.

Mais la concentration des usines, l'épuisement des gites de surface, et surtout la substitution du coke au bois dans la métallurgie, avaient amené le déclin des anciennes exploitations. Les forges de Balleroy s'étaient éteintes les dernières, au milieu du xix^e siècle. Seul subsistait le petit haut-fourneau de Longny. L'existence du minerai était toujours connue en Normandie, mais son exploitation paraissait trop onéreuse. D'ailleurs, les géologues locaux affirmèrent, presque jusqu'à la guerre, qu'il n'y avait pas en Normandie de fer exploitable, et leur opinion fut longtemps celle des ingénieurs des mines parisiens.

Il semble qu'on puisse trouver le minerai dans presque tout le sous-sol de la Normandie. Les principales mines actuellement concédées se trouvent dans quatre bassins : Saint-André, Ferrières, Falaise et Bagnoles-Mortain. En outre, le fer est exploité à Diélette dans une formation

particulière, et a été reconnu en de nombreux points situés à l'Est des concessions actuelles : vers Bretteville-sur-Laize, Saint-Pierre-sur-Dives et Morteaux-Coulibeuf au Nord, et plus au Sud vers Tourouvre et Longny. Au total, on estime le tonnage des minerais reconnus à un minimum de 180 millions de tonnes, et peut-être 700 millions. On présume que des recherches en profondeur permettraient de trouver le fer dans toute la région.

Tout le développement actuel n'a pu se produire que grâce au canal de Caen à la mer qui constitue le seul mode économique de transport possible. Bien avant la construction du canal (commencé en 1848, achevé en 1857), l'ingénieur des mines Hérault, qui en fut le principal promoteur, écrivait vers 1820 ces phrases citées par M. Lecornu dans son rapport au Congrès des Normands de Paris de 1913 : « Lorsque le canal de Caen à la mer sera achevé et si, par ce moyen et par l'effet de la diminution survenue dans le droit d'importation de la houille anglaise, on parvenait à se procurer dans ce pays du combustible minéral à un prix modéré, je pense qu'on pourrait s'en servir avec succès pour traiter le minerai d'Urville et en obtenir de la fonte douce... En construisant un haut-fourneau dans l'emplacement d'un des moulins qui se trouvent sur le bord de l'Orne, on serait à même de recevoir par eau la houille dont on aurait besoin et d'embarquer, presque sans frais, la fonte brute pour la conduire à destination ».

Ces phrases semblent le résumé du projet que Thyssen entreprit de réaliser en 1910. Mais ce développement ne put se produire que longtemps après l'achèvement du canal. En effet, beaucoup de minerais normands sont phosphoreux, et la fonte qu'ils donnaient était inutilisable avant l'invention du procédé Thomas. Il fallut même un

perfectionnement à ce procédé pour permettre la remise en exploitation de la plupart des mines.

2. — Les premières Concessions

La première mine concédée fut en 1875 celle de Saint-Rémy, qui fournit un minerai assez pur. A ce moment, les métallurgistes français venaient d'être privés du fer lorrain et c'était l'époque de la découverte du procédé Thomas. L'exploitation s'y développa régulièrement. La production était de 49.284 tonnes en 1881. En 1904, elle était de 103.367 tonnes (dont 101.955 expédiées par le port de Caen, et 1.412 seulement vers le Nord) ; elle restait alors à peu près stationnaire : de 98.048 en 1906, elle passait à 110.894 en 1910, 106.500 en 1911 ; en 1913, par suite de grèves, elle tombait à 75.422 tonnes. L'expédition sur le Nord variait de 400 à 500 tonnes, le reste partait par Caen. Elle occupait, en 1913, 246 ouvriers ; elle appartenait à la Société civile des mines de Saint-Rémy, et restait en dehors de l'évolution des autres entreprises.

Quelques autres concessions étaient accordées jusque vers 1900, mais n'étaient pas poussées activement ; les capitalistes régionaux qui osaient s'en charger ne pouvaient faire les frais d'une grande exploitation, ni trouver de prêteurs qui eussent une confiance suffisante dans l'avenir de ces mines : Caen n'exportait encore, en 1891, que 89.590 tonnes de minerai.

3. — Le Développement brusque après 1900

Mais le fer manquait de plus en plus en Europe. En même temps on trouvait un procédé qui permettait de faire de bonne fonte avec les minerais normands, trop peu

phosphoreux pour qu'on pût leur appliquer directement le procédé Thomas, et trop phosphoreux pour qu'on ne les purifiât pas : il suffisait d'y incorporer des phosphates de chaux ou des minerais très phosphoreux ; ceci explique pourquoi, depuis la mise en marche des hauts-fourneaux, Caen importe du minerai de fer.

Le mouvement s'accélère alors : Jurques, Bourberouge, Soumont, les mines de l'Orne, sont concédés entre 1900 et 1902. A ce moment, commence l'intervention des étrangers, qui continue pendant que sont accordées les autres concessions. Au total, en 1913, 21 mines étaient concédées : Saint-André, May, Maltot, Bully, Saint-Rémy, Estrées-la-Campagne, Urville, Gouvix, Soumont, Perrières, Jurques, Montpinçon, Mont-en-Gérôme, Barbéry, Halouze, Larchamp, La Ferrière-aux-Etangs, Diélette, Mortain, Bourberouge, Ondefontaine, sur lesquelles 12 étaient exploitées : Saint-André, May, Saint-Rémy, Soumont, Jurques, Barbéry, Halouze, Larchamp, La Ferrière, Diélette, Mortain, Bourberouge.

La mine de La Ferrière-aux-Etangs appartenait à la Société de Denain et Anzin. Elle envoyait en 1904, 44.000 tonnes au Nord ; en 1906, 63.230 ; en 1910, 86.990 ; en 1913, 99.620 au Nord, et 22.030 à Caen, soit au total 121.650 tonnes.

La mine de Halouze était exploitée par la Société des aciéries de France ; elle fournissait, en 1909, 100.000 tonnes ; en 1910, 109.000 ; en 1911, 134.000 ; en 1913, 144.000 ; une partie de ce minerai était expédiée par Caen à l'étranger, mais la plus grande part était envoyée par voie de fer aux usines du Nord. A cet effet, les lignes de l'Etat avaient été doublées, et des raccordements établis qui permettaient aux trains de minerai d'aller sans rebroussement de la gare du Châtelier aux usines du Nord.

La mine de Larchamp appartenait à la Société des mines de Larchamp, également française ; sa production passait de 10.400 tonnes en 1909 à 100.000 en 1913. La gare du Châtellier, qui desservait Larchamp et Halouze, expédiait au port de Caen 616 tonnes en 1906, 65.160 en 1910, 132.948 en 1913, et au réseau du Nord 1.094 en 1906, 82.530 en 1910, 98.031 en 1913.

Le gisement où se trouvaient ces trois mines semble se prolonger à l'Ouest jusque vers Brécéy.

La mine de May-sur-Orne, qui appartenait à la Société Française de Mines et produits chimiques, produisait en 1904, 44.400 tonnes ; en 1906, 75.000 ; en 1910, 46.951, et en 1913, 94.153, qui étaient entièrement expédiées par Caen ; elle occupait, en 1913, 180 ouvriers. Sa formation était suivie jusque vers Saint-Pierre-sur-Dives.

Les mines de Gouvix, Montpinçon, Mont-en-Gérôme, appartenaient à la Société des Mines et Forges de Normandie, qui se bornait, sans les exploiter, à chercher un acquéreur ; elle ne le trouva que pendant la guerre. La concession d'Estrées-la-Campagne venait d'être acquise par la Société des Usines Métallurgiques de la Basse-Loire, et n'était pas encore exploitée.

Les autres mines appartenaient à des sociétés composées pour partie d'éléments étrangers.

La mine de Barbéry appartenait à la Société des Mines de fer de Barbéry, dans laquelle la Société allemande « Gutehoffnungshütte », d'Oberhausen, possédait une participation. Sa production n'était que de 17.000 tonnes en 1913. Son développement était d'ailleurs entravé par les difficultés de transport, la ligne des Chemins de Fer du Calvados qui la desservait ne pouvant transporter de grosses quantités de minerai ; elle utilisait en 1913 150 ouvriers. Son gisement était suivi jusque vers Balleroy.

Les concessions de Jurques, Ondefontaine, Bourberouge et Mortain, étaient passées entre les mains de la Société Française des Mines de fer. Plus des trois quarts des actions de cette Société étaient propriété d'un armateur de Rotterdam, M. de Poorter ; les minerais étaient importés à Rotterdam, et de là réexpédiés sur les usines allemandes de Westphalie.

La mine de Jurques, concédée en 1895, fut amodiée en 1900 à la Société de Denain et Anzin, qui, après quelques tentatives infructueuses d'exploitation, la céda en 1907 à M. de Poorter, avant que fut créée la Société Française des Mines de Fer. Sa production était en 1910 de 8.972 tonnes et en 1913 de 40.671, expédiées par Caen ; elle occupait alors 120 ouvriers ; les travaux y avaient été activement poussés depuis que M. de Poorter l'avait acquise.

La mine d'Ondefontaine avait été acquise en 1910 ; la Société attendait, pour en commencer l'exploitation, que les autres concessions fussent en pleine activité (rapport du Conseil d'Administration de 1911) ; le capital immobilisé par l'achat était d'ailleurs faible.

La mine de Mortain venait d'être mise en exploitation et avait produit en 1913, 7.366 tonnes, expédiées à Caen. L'installation en était prévue pour une extraction annuelle de 250.000 tonnes.

La mine de Bourberouge, concédée en 1902, fut ultérieurement amodiée au groupe de Poorter ; elle envoyait à Caen 3.520 tonnes en 1911, 3.928 en 1913. On y prévoyait, pour 1915, une production de 40.000 tonnes. Le gisement de Bourberouge-Mortain avait été suivi, par La Ferté-Macé et Bagnoles, jusque vers Sées, et retrouvé plus loin à Longny et Tourouvre.

Ces deux dernières mines devaient expédier leur pro-

duction soit par Caen, soit par Saint-Malo ; le port de Granville, situé plus près, et qui aurait permis d'économiser 0 fr. 50 par tonne sur le transport, n'était pas outillé pour la manutention de grosses quantités de minerais. Aussi M. de Poorter avait offert à la municipalité de Granville d'y établir un port mieux outillé, pourvu qu'on lui en amodiât les services.

La Société des Mines de fer avait cédé d'avance une partie de sa production aux métallurgistes allemands ; elle avait passé avec le groupe Thyssen un contrat de 100.000 tonnes par an, à prendre à Jurques, et avait reçu de la maison Krüpp une offre de 200.000 tonnes par an, à Bourberouge, à laquelle elle ne voulait pas répondre avant que fût résolue la question du port de Granville. D'autre part, le groupe de M. Hugo Stinnes proposait à M. de Poorter de prendre la direction de cette même mine, d'en partager le minerai par moitié avec lui, et d'établir sur place une usine au capital de 40 millions.

Les mines de Saint-André, Maltot et Bully appartenaient à trois sociétés dans lesquelles prédominaient les entreprises allemandes Phœnix, Hasper, Hoesch (de Bochum), et Aumetz-Friede. Celle de Saint-André, la seule en exploitation, avait été concédée en 1893 à un groupe de capitalistes caennais ; ils la cédèrent en 1911 à la Société des mines de Saint-André, dans laquelle ils reçurent des actions d'apport, mais qui était en fait dirigée par les maisons allemandes ; elle produisait 23.184 tonnes en 1904, 26.123 en 1906, 30.023 en 1910, et en 1913, 79.625, expédiées par Caen ; elle faisait alors travailler 187 ouvriers.

Enfin les mines de Soumont, Perrières et Diélette étaient entre les mains du groupe Thyssen et leur histoire se rattache à celle des hauts-fourneaux de Caen.

La production totale du minerai passait de 200.000 tonnes

en 1905 à 378.550 en 1909, 538.900 en 1910, 665.400 en 1911, 827.500 en 1912, et dépassait en 1913 un million de tonnes. La presque totalité en était expédiée par Caen ou vers le Nord. Quelques milliers de tonnes seulement passaient par Saint-Malo. Les exportations vers le Nord atteignaient en 1911 446.000 tonnes.

Le minerai expédié par Caen était destiné à l'Angleterre, et surtout à l'Allemagne, où il arrivait en quantités grandissantes par Rotterdam et les ports allemands. Les sorties de minerai de Caen se répartissaient ainsi suivant leur destination :

	ANGLETERRE (Middlesborough, Swansea, Ardrossan, (Emdem, Lübeck) Grangemouth)	ALLEMAGNE (Emdem, Lübeck)	HOLLANDE (Rotterdam)	TOTAL
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	Tonnes
1907. . .	95.770	0	153.489	249.259
1908. . .	66.036	11.527	136.483	214.046
1909. . .	75.894	5.893	148.103	229.890
1910. . .	83.130	11.920	211.304	306.404
1911. . .	95.677	27.163	225.410	348.250
1912. . .	75.872	32.701	341.322	450.895
1913. . .	136.109	50.562	303.012	489.685
5 premiers mois de				(malgré une perte de 30.000 t. à St-Rémy)
1914. . .	41 812	44.318	172.814	264.944

4. — Les Entreprises de Thyssen

L'acquisition de mines et l'édification d'usines par Thyssen, alors qu'en général ses confrères allemands se contentaient d'acheter le minerai aux exploitants français ou hollandais, s'expliquent par l'étude de la situation faite en Allemagne même à Thyssen, propriétaire de houillères.

Les charbonniers allemands du bassin de la Ruhr et de Westphalie étaient groupés en un Syndicat, le Rheinische-Westfälische-Kohlen-Syndikat, qui, pour maintenir les prix, déterminait strictement les quantités que devait produire chaque mine adhérente, et fixait une taxe à payer au Syndicat (umlage) pour toute tonne vendue au-delà de la production autorisée. Toutefois, étaient dispensés de l'umlage les charbonniers vendant leur houille à des sociétés minières ou métallurgiques où ils possédaient une participation. Les houillères ainsi liées à des hauts-fourneaux étaient dites « mines de forge ».

Thyssen, intéressé dans de nombreuses entreprises métallurgiques, profitait de cette disposition pour extraire une quantité de houille supérieure à celle qui lui était normalement allouée. C'est ainsi que la production d'une de ses houilles, la Deutsche Kaiser, passait de 3.048.000 tonnes en 1908 à 4.348.000 en 1913 et la production de coke de 1.054.000 tonnes en 1909 à 1.300.000 en 1912.

Cet artifice, grâce auquel Thyssen écoulait sans charge supplémentaire sa production augmentée, et provoquait ainsi l'avilissement des prix, amenait le Syndicat rhénan-westphalien à définir la consommation propre des mines de forge comme la consommation des usines où 99 % des actions en Allemagne et 75 % à l'étranger appartenaient au propriétaire de la mine. Il s'agissait alors pour Thyssen de remplir ces conditions. Il lui était difficile d'acquérir 99 % des actions d'une usine allemande et difficile aussi, car il manquait de capitaux, d'établir en Allemagne, par ses seuls moyens, une usine nouvelle. Il estima alors préférable d'établir à l'étranger des hauts-fourneaux où il n'aurait à fournir que 75 % des capitaux, et qui achèteraient à ses houillères le charbon nécessaire, sans que lui-même eût à subir l'umlage.

Le bassin normand était alors tout désigné pour la construction d'une usine, qui pourrait recevoir par mer le charbon de Thyssen, se trouverait près du minerai et au voisinage des calcaires de la région caennaise, qui fournirait sur place la castine nécessaire en lit de fusion. Ces circonstances permettent seules d'expliquer pourquoi les Hauts-Fourneaux de Caen se trouvaient auprès du minerai, situation anormale, car, la quantité de houille consommée étant plus considérable que celle du minerai, il est plus avantageux d'amener le minerai à la houille que la houille au minerai : Thyssen créait les hauts-fourneaux, non pour traiter le minerai normand, mais pour placer sa houille allemande. Il comptait d'ailleurs compenser l'importation de ces hauts-fourneaux, où il placerait son excédent de houille, par une exportation croissante de minerai. Il était alors amené, pour assurer l'avenir, à essayer d'acquérir des mines pouvant fournir tout à la fois le minerai nécessaire aux hauts-fourneaux et le fret de retour pour les navires qui apporteraient son charbon : son projet primitif comportait, avec un apport à Caen de 1.200.000 tonnes de coke, la production de 900.000 tonnes de fonte, au moyen de 1.800.000 tonnes de minerai environ ; il lui fallait, en outre, 1.200.000 tonnes de minerai à exporter pour le retour des navires charbonniers. Il était ainsi conduit à se réserver une production annuelle de 3 millions de tonnes de minerai, dont la plus grande partie produite par des mines lui appartenant et le reste assuré par des contrats passés avec les autres exploitants.

Mais il fallait pour cela à Thyssen un associé qui apportât les 25 % supplémentaires du capital, et lui facilitât en outre l'obtention des autorisations nécessaires. Il était en effet à prévoir que l'installation en France d'une

grande entreprise allemande rencontrerait une forte opposition, et il convenait que Thyssen se ménageât un appui pour réaliser ses projets.

Thyssen s'occupa d'abord du minerais ; craignant sans doute une production insuffisante en Allemagne, il était intervenu en Normandie dès 1903 ; la mine de Perrières, concédée le 9 août 1901 à un ingénieur français, fut cédée par celui-ci, le 21 octobre 1903, à la Société Minière et Métallurgique du Calvados, moyennant 400 actions d'apports de 500 francs. Sur les 2.000 actions de numéraire, 1.900 étaient souscrites au nom de la Société Générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France, qui, semble-t-il, servait d'intermédiaire à Thyssen, car, sur les trois membres du conseil d'administration, deux, MM. Horten et Rabes, étaient des ingénieurs lorrains-allemands en rapports étroits avec les entreprises Thyssen. Tranquillisé alors quant à l'approvisionnement éventuel de ses usines allemandes, Thyssen ne commença pas l'exploitation de Perrières, qui fut gardée en réserve jusqu'en 1914.

Mais, lorsqu'il eut conçu le projet des hauts-fourneaux normands, il chercha à s'assurer de nouveaux minerais. La première mine acquise alors fut celle de Soumont.

Soumont avait été concédée, le 13 décembre 1902, à quatre spécialistes caennais, qui bientôt ne se jugèrent pas les moyens suffisants pour l'exploiter rationnellement. Ils cherchèrent d'abord à la vendre à des métallurgistes français, comme le montrent ces lettres écrites par l'un d'eux au *Moniteur du Calvados* le 23 juin 1910 : « Je n'ai pas cédé la mine de Soumont, mais apporté simplement ma part avec obligation de souscrire un chiffre d'actions dont j'ai versé le montant à la succursale du Crédit Lyonnais... Je ne me suis décidé à cette solution qu'après

une série de démarches infructueuses auprès de la plupart des sociétés métallurgiques de France, qui se désintéressèrent de cette affaire », et le 29 juin suivant : « Ce n'est qu'au refus des capitalistes français que des Allemands ont pu entrer dans cette affaire ».

C'est à ce moment que Thyssen se présenta. L'affaire fut menée rapidement : les propriétaires caennais avaient consenti à un groupe belge intermédiaire une option de 6 mois, et, 3 mois avant l'expiration de cette option, Thyssen se présentait. Le 26 mars 1907 était créée la Société des Mines de Soumont, au capital de 4.000 actions de 500 francs, dont 1.000 aux apporteurs, 1.000 souscrites par un négociant anversois et 1.000 par l'ingénieur messin Horten. Parmi les 6 membres du conseil d'administration se trouvaient MM. Horten et Rabes. La production de Soumont atteignait 7.948 tonnes en 1908, 24.934 en 1909, 35.643 en 1911, 70.000 en 1913 ; elle occupait alors 475 ouvriers. On comptait pouvoir porter à 2 millions de tonnes la production des deux mines de Soumont et Perrières, lorsque les moyens de transports seraient suffisants.

Enfin le 27 mars 1907, la Société des Mines et Carrières de Flamanville se constituait pour l'exploitation de la mine de Diélette. Diélette est une mine unique en France par sa position : les filons en sont, en effet, inclinés vers la mer, en sorte que l'exploitation, commencée à terre, en devint bientôt sous-marine. Cette situation entraînait naturellement de grosses difficultés d'extraction, d'autant plus que le port de Diélette était inaccessible la plus grande partie de l'année et ne pouvait le reste du temps suffire à un gros trafic. Aussi la mine concédée en 1865 à M. Bérard, était-elle passée successivement entre les mains de la Société des Mines de Fer, puis de la

Société des Mines de la Manche, puis d'une Société Anglaise, avec de longues interruptions dans l'exploitation. Elle fut enfin vendue aux enchères, moyennant 20.000 francs, et cédée presque aussitôt par l'acquéreur à la Société des Mines et Carrières de Flamanville, moyennant 620 actions d'apport de 500 francs. Parmi les souscripteurs des 100 actions de numéraire se trouvaient MM. Horten et Rabes. Bien que Thyssen ne figurât pas parmi les actionnaires initiaux, la mine était nettement sous son influence ; parmi les 4 administrateurs se trouvaient MM. Horten et Fritz Thyssen, et M. Rabes était commissaire. Des travaux d'aménagement sérieux furent alors entrepris : construction de puits d'extraction parfaitement étanches, et d'un port en eau profonde, accessible par tous les temps, relié à la mine par un transbordeur aérien. Les dépenses faites pour l'aménagement de cette mine étaient estimées à 25 millions et l'exploitation commençait en 1914.

Pour toutes ces acquisitions, Thyssen n'avait eu aucune autorisation à demander au gouvernement français. Néanmoins, il avait déjà tenté de s'assurer des appuis en faisant intervenir dans l'une des Sociétés minières la Société Générale, dans une autre le Crédit Lyonnais, et en introduisant dans les conseils d'administration des trois mines un ingénieur parisien en rapport avec les principaux métallurgistes français.

En 1909, Thyssen s'occupa de l'établissement de l'usine près de Caen. Il choisit comme associé la Société Française de Constructions Mécaniques (Anciens Etablissements Cail) et demanda au président de son conseil d'administration, M. Le Châtelier, une entrevue qui eut lieu à Mülheim en avril 1909. M. Le Châtelier chercha à augmenter la part française dans l'affaire ; Thyssen ne

pouvait lui accorder que 25 % des actions. Le 21 mars 1910, fut fondée la Société des Hauts-Fourneaux de Caen au capital de 500.000 francs. Cette Société passa immédiatement avec la Société des mines de Soumont des contrats de minerai devant entrer en vigueur dès la mise en marche de l'usine projetée. Sur les 1.000 actions de la Société, 650 appartenaient à M. Thyssen et à ses fils, 50 à M. Rabes, 50 à M. Dahl, ingénieur à Brückhausen et 200 à la Société Française de Constructions mécaniques et à M. Le Châtelier.

Les grandes lignes de l'entreprise furent fixées sur les bases suivantes : on créerait près de Caen une grande usine métallurgique, pourvue d'un port privé, et prévue pour un minimum de 300.000 tonnes de fonte, et éventuellement 600.000 ; il y avait là par rapport au projet primitif une diminution qui s'expliquait vraisemblablement par un manque de capitaux chez Thyssen ; la Société des Hauts-Fourneaux acquerrait 60 % des actions de Soumont. Enfin, il serait construit un chemin de fer minier reliant Soumont aux Hauts-Fourneaux à créer.

L'emplacement de ceux-ci fut quelque peu difficile à trouver. On entreprit d'abord des travaux entre l'Orne et le canal de Caen à la mer, car il semblait que c'était ainsi que le port privé serait le plus facile à établir ; mais le terrain marécageux se montra incapable de supporter les bâtiments, et il fallut établir l'usine sur le plateau de la rive droite de l'Orne, où elle fonctionne actuellement. Cela devait augmenter quelque peu les frais d'embarquement ; mais ce n'était pas là la principale difficulté.

La question essentielle était celle du transport du minerai. En effet, les mines de Soumont et Perrières n'étaient desservies que par la ligne à voie étroite des chemins de fer du Calvados, de Caen à Falaise, qui

fonctionnait assez mal, et était incapable d'assurer un trafic journalier de plus de 1.000 tonnes, y compris toutes les marchandises qu'elle avait à transporter en dehors du minerai. Il ne fallait pas songer à utiliser les minerais de Soumont tant qu'une autre solution ne serait pas trouvée et réalisée.

Aussi, le premier acte de la Société des Hauts-Fourneaux fut-il de déposer, le 4 Juin 1910, l'avant-projet et la demande d'autorisation du chemin de fer minier. Elle déclarait vouloir construire un chemin de fer électrique à voie normale qui desservirait sur simple demande toutes autres sociétés créées ou à créer, et ceci aux tarifs fixés par le ministre conformément aux tarifs des chemins de fer.

Ce fut alors que les difficultés commencèrent. En effet, l'entreprise devait avoir de nombreux ennemis, qui n'avaient pu empêcher Thyssen d'acheter leurs mines aux propriétaires qui voulaient les vendre, mais qui pouvaient s'opposer à ce que fût accordée l'autorisation nécessaire à la construction du chemin de fer.

Parmi ces adversaires, celui dont l'intervention s'expliquait le mieux — et qui fut le moins gênant — était la Société des Chemins de Fer du Calvados. Elle prétendait, non sans raison, que la concession qui lui avait été accordée équivalait à un monopole ; l'autorisation d'établir une ligne qui eût détourné une grosse partie du trafic lésait ses droits, et elle offrit, mollement il est vrai, d'améliorer sa ligne pour y permettre le transport du minerai. En fait, cette question fut vite réglée : la Société des Hauts-Fourneaux offrit de réserver aux C. F. C., jusqu'à concurrence de 350.000 tonnes, 25 % du trafic, en garantissant un minimum de 50.000 tonnes, et stipulait une pénalité de 0 fr. 35 par tonne de minerai qu'elle

détournerait sur ces 25 %/. Les C. F. C. se trouvaient ainsi assurés de percevoir des recettes sérieuses et acceptèrent la transaction, par une convention du 28 Mars 1911 et un avenant du 30 Mai 1911 ; ils eussent d'ailleurs été fort embarrassés, s'ils avaient dû se préparer à transporter 2 millions de tonnes par an.

Il y avait d'autres intérêts, moins facilement explicables, qui retardèrent longtemps la solution : d'abord les partis d'opposition, qui profitèrent de l'occasion pour dénoncer l'emprise allemande en France et affirmèrent que les Allemands s'installaient à Cherbourg et Diélette pour préparer un débarquement dans le Cotentin et à Caen pour s'infiltrer pacifiquement en Normandie ; la question fut même portée à la Chambre. La polémique à ce sujet était d'autant plus violente qu'il s'y mêlait des questions électorales locales.

Il y avait aussi les partis gouvernementaux qui ne voulaient pas paraître, moins que leurs adversaires, soucieux de la défense nationale, et craignaient l'arrivée dans le Calvados de groupes compacts d'ouvriers socialistes, qui pourraient créer de nouvelles majorités, et, avec ces partis, les paisibles Caennais qui redoutaient l'émeute, les cortèges promenant le drapeau rouge, le pillage et l'anarchie.

Enfin, M. Merrheim affirmait, dans la *Bataille Syndicaliste* du 4 Janvier 1913, que le Comité des Forges, comme en Anjou, s'opposait à l'exploitation des mines de Normandie, pour que celles de l'Est n'eussent pas à subir de concurrence.

Le résultat de tous ces efforts était que les ministères hésitaient, et que, pour fournir à cette hésitation un motif, le conseil général du Calvados attendait longtemps avant de formuler son avis sur la question.

Mais de son côté, Thyssen avait des partisans, dont quelques-uns imprévus : il y avait parmi ceux-ci les socialistes, parce qu'ils espéraient diminuer ainsi les bénéfices des industriels du Nord et de Lorraine, et s'assurer dans la région des électeurs.

Il y avait aussi l'évêché de Bayeux, dont le journal demandait qu'on hâtât la chose, décrivait la vie idyllique des travailleurs qui avaient commencé les terrassements des Hauts-Fourneaux, et se félicitait de ce que l'arrivée d'un fort contingent d'ouvriers espagnols et italiens ranimât dans le Calvados la pratique du culte et donnât aux masses ouvrières l'exemple de l'ordre et de la discipline.

Il y avait — et ceci est plus important — la Chambre de Commerce de Caen ; celle-ci, composée surtout de négociants et d'armateurs, considérait que la création près de Caen d'un grand centre industriel et l'accroissement du trafic du port, devant entraîner son amélioration, profiteraient à tout le commerce local et entraîneraient vraisemblablement la renaissance des industries en décadence. Aussi, s'était-elle, dès le premier jour, prononcée nettement en faveur du projet Thyssen ; et, malgré l'opposition presque unanime des journaux locaux, elle définissait, dès 1910, son point de vue en ces termes : « Quand nos capitalistes verront le succès de l'entreprise minière actuelle, ils n'auront plus peur. Ce que les autres font, ils pourront le faire à leur tour... Mais, pour atteindre ce résultat... il ne faut pas éloigner et décourager l'exploitation intensive de nos mines comme elle est projetée. L'avenir de notre port, la richesse de notre ville et aussi l'avenir de notre département sont en jeu, et nous avons tout à gagner en favorisant une industrie nouvelle qui s'implante chez nous, quelle que soit l'origine de ses

capitaux ». Son secrétaire, M. Devaux, affirmait plus nettement encore qu'il fallait permettre à Thyssen d'exploiter les mines dont s'étaient désintéressés les industriels français. Il considérait d'ailleurs que les métallurgistes de l'Est et du Nord pourraient prendre leur part de l'affaire et que l'intervention de Thyssen leur aurait en quelque sorte servi d'appât. Il déclarait : « L'avenir des villes repose aujourd'hui sur l'importance de leur industrie. Favorisons cet essor industriel chez nous. Ne mettons aucune barrière pour empêcher l'arrivée de capitaux qui apporteront dans notre région une augmentation de main-d'œuvre et de travail. Cette manière de voir nous semble d'autant plus légitime, à nous commerçants et industriels dont les efforts constants ont contribué à doubler le mouvement du port de Caen, que nous savons que les grosses industries de l'Est ne sont pas dépourvues de minerai, puisque toutes ont leurs concessions en pleine activité et que certaines possèdent, dans notre région, des concessions qu'elles n'exploitent pas. Par conséquent, la mise en valeur, par un capital quelconque, de mines jusqu'alors improductives, ne nuit en rien à nos industriels et ne peut qu'être profitable à notre pays... On peut espérer que les capitalistes (français) sauront d'ici peu se ressaisir et reprendre intégralement une place dont ils n'ont été trop souvent dépossédés que par leur faute ».

Enfin, les grandes banques qui étaient intervenues dans la constitution des différentes sociétés en rapport avec Thyssen faisaient naturellement tous leurs efforts pour que ces entreprises n'eussent pas été créées en vain.

Entre ces deux tendances, les ministères hésitèrent près de deux ans. Cependant la commission d'enquête émettait le 23 septembre 1910 un avis favorable, sous réserve des droits du département et des Chemins de fer du Calvados.

La Société des Hauts-Fourneaux concluait alors sa convention avec les C. F. C. Le Conseil des Mines et le Conseil d'Etat, dans des délibérations des 21 juin et 29 octobre 1911, se montraient aussi favorables au projet. Pour essayer de franciser l'entreprise, M. Le Châtelier acquérait 60 % des actions de Soumont.

En même temps, on s'inquiétait à Caen : on apprenait qu'une Société métallurgique avait acquis à Rouen un terrain où elle comptait établir des hauts-fourneaux produisant 400.000 tonnes par an, et on craignait que l'usine de Caen ne fonctionnât trop tard. On craignait aussi que Thyssen ne renonçât à l'affaire, qui risquait alors d'être définitivement arrêtée, et la Chambre de Commerce émettait le 4 mai 1911 le vœu suivant : « La Chambre de Commerce de Caen, estimant que la remise à une session extraordinaire du Conseil général de l'étude de la question du chemin de fer minier compromet la campagne des travaux de 1911 et pourrait avoir pour conséquence l'abandon par les promoteurs de l'installation projetée de hauts-fourneaux et d'usines près Caen, demande que des démarches instantes... soient faites auprès de M. le Ministre des Travaux Publics et du Conseil d'Etat pour que l'examen du dossier soit commencé, afin que la décision relative à la demande de concession soit prise le plus tôt possible, et charge son président de faire toute démarche utile à cet effet ».

Le conseil général, ainsi pressé, émettait enfin dans sa session de juillet 1911, un vœu favorable. Le ministre des Travaux Publics commençait alors à céder, et le 1^{er} novembre 1911 autorisait la Société des Mines de Soumont à procéder aux études sur le terrain pour le tracé définitif du minier.

Les négociations se poursuivaient encore à l'intérieur

de la Société. On y arrivait enfin, le 27 janvier 1912, à un accord entre Thyssen, Soumont et les Hauts-Fourneaux ; les Hauts-Fourneaux et Thyssen s'obligeaient réciproquement à fournir et acheter 400.000 tonnes de minerai grillé par an à bord de navire dans le port privé, et Thyssen s'obligeait à fournir 400.000 tonnes de charbon par an.

M. Le Châtelier portait cet accord à la connaissance du Ministre des Travaux Publics par deux lettres des 4 et 15 mars 1912 et donnait les précisions suivantes : il serait constitué définitivement trois sociétés : 1° une Société Métallurgique au capital de 30 millions actions et 30 millions obligations ; 12 millions d'actions au maximum appartiendraient à Thyssen ; le reste serait fourni par les Etablissements Cail et par un groupe de financiers français à la tête duquel se trouvait le Comptoir d'Escompte. 52 % des souscripteurs français s'engageaient à conserver leurs actions jusqu'à fin 1913 ;

2° Une Société au capital actions de 3 millions pour l'établissement du port privé ;

3° Une Société minière au capital de 3 millions actions et 12 millions obligations.

Le capital actions de ces deux sociétés serait fourni par la Société Métallurgique. En outre, au moins quatre administrateurs sur sept seraient français dans chaque société. Le but de la Société Métallurgique était de traiter par an dans ses hauts-fourneaux 600.000 tonnes de minerai au moyen de 400.000 tonnes de coke importées d'Allemagne et en retour desquelles elle enverrait 400.000 tonnes de minerai.

Le gouvernement, jugeant ces garanties suffisantes, rendait, enfin, le 3 avril 1912, un décret dont les principales dispositions étaient les suivantes :

« Vu les dispositions des lettres des 4 et 15 mars 1912 adressées par la Société demanderesse (des mines de Soumont) au Ministre des Travaux Publics conjointement avec la Société Minière et Métallurgique du Calvados et la Société des Hauts-Fourneaux de Caen.....

ARTICLE PREMIER. — Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer destiné à relier les mines de Soumont et Perrières à des hauts-fourneaux à établir à Colombelles. Ce chemin de fer pourra être raccordé à la gare des Chemins de Fer de l'Etat à Caen et au port de Caen.

ARTICLE 2. — La Société des Mines de Soumont est autorisée à construire le chemin de fer dont il s'agit à ses frais, périls et risques.

ARTICLE 3. — Sous peine de déchéance, le Président et la majorité des membres du Conseil d'Administration, ainsi que tout le personnel de l'exploitation des chemins de fer, seront de nationalité française. La déchéance sera également encourue si les obligations qui résultent tant du cahier des charges que des lettres susvisées en date des 4 et 15 mars 1912 ne sont pas remplies, ou si le chemin de fer cesse d'être affecté à la destination prévue à l'article premier ».

La Société des Hauts-Fourneaux de Caen se transforma alors en Société des Hauts-Fourneaux et Aciéries de Caen (H. F. A. C.) au capital primitif de 30 millions actions et 30 millions obligations. 11 millions d'actions étaient souscrits par Thyssen, 11 millions par les Etablissements Cail et 8 millions par deux groupes financiers ayant à leur tête le Comptoir d'Escompte et une banque parisienne. Le Comptoir d'Escompte se chargeait de l'émission des obligations. Six administrateurs sur neuf étaient Français.

Il semblait donc que l'affaire était francisée. Cela fut cependant discuté longtemps encore, et non sans raison.

Les Etablissements Cail, pour augmenter leur indépendance, avaient été amenés à créer des fonderies, puis à se rendre producteurs de fonte ; mais ils ne pouvaient se charger seuls de l'établissement de hauts-fourneaux et un rapport présenté le 7 mai 1912 indiquait que les hauts-fourneaux de Caen leur permettraient de devenir « participants dans une usine métallurgique », ce qu'ils cherchaient. Ils prétendaient avoir acquis, par la convention du 27 janvier, la direction des mines de Soumont et Perrières, de l'usine métallurgique et du port à construire. En outre, et cela était plus apparent, ils avaient reçu la commande du matériel à fournir aux Hauts-Fourneaux et au chemin de fer minier.

De son côté, Thyssen s'assurait, par an, l'achat de 400.000 tonnes de minerai et la vente de 400.000 tonnes de coke qu'il espérait vraisemblablement soustraire à l'umlage. De plus, il n'avait pas, comme il aurait pu le craindre primitivement, à fournir la totalité des capitaux nécessaires ; manquant vraisemblablement de capitaux, il avait été ramené à réduire de 900.000 à 600.000, puis à 300.000 tonnes la production prévue pour les futurs hauts-fourneaux ; il croyait aussi peut-être avoir, malgré les apparences, la majorité des actions dans l'affaire.

En fait, sur 120.000 actions, Thyssen en avait incontestablement 44.000 et les Etablissements Cail 43.800. Quant aux 32.800 autres, elles étaient réparties entre 114 souscripteurs de qui dépendait la constitution de la majorité aux assemblées ; et le plus grand nombre de ces actions appartenaient à des banquiers en rapports très étroits avec des banques allemandes. On ne pouvait alors trop

savoir entre les mains de qui se trouvait la majorité effective.

Cependant, la campagne commencée se poursuivait à Paris et en Normandie. On accusait la nouvelle Société d'introduire dans la région une masse de travailleurs étrangers et surtout allemands. Le 20 décembre 1912, un député du Calvados demandait au Ministre : « 1° les noms et nationalités des détenteurs effectifs des mines de fer de l'Orne, du Calvados et de la Manche ; 2° Le nombre d'étrangers employés dans ces mines et leur nationalité dans chaque concession ; 3° le chiffre des naturalisations qui ont pu être accordées sur le territoire desdites concessions ». Le 4 janvier 1913, un autre député demandait « quelles mesures le Gouvernement comptait prendre ou proposer aux Chambres pour assurer la sauvegarde des richesses minières normandes dans l'intérêt de la nation ». En réponse à la première demande, le Ministère faisait publier une statistique optimiste et, quant à la deuxième, il affirmait assez vaguement « qu'il étudiait les mesures à prendre pour que les richesses minières du Calvados soient exploitées de la manière la plus profitable aux intérêts généraux de la nation », et que « le Gouvernement aurait pour principal souci, dans l'octroi des futures concessions, d'assurer la sauvegarde des intérêts généraux de la nation ».

En même temps, en 1913, le conseil général du Calvados semblait revenir sur ses dispositions favorables. Les métallurgistes français s'occupaient à leur tour de la question : les sociétés d'Homécourt, de Micheville et de Pont-à-Mousson, demandaient, par l'intermédiaire de la société Paixhans, une concession minière en forêt de Cinglais. La Société des H. F. A. C., répondait, par une

note adressée le 29 mai 1914 au ministre des Travaux Publics, en affirmant la supériorité de ses droits dans cette région et en réclamant pour son compte la même concession. M. Le Châtelier multipliait ses articles en faveur de l'usine projetée, et la Chambre de Commerce de Caen déclarait que le chemin de fer minier permettrait la remise en exploitation des minerais pauvres d'Urville, Gouvix, Éstrées-la-Campagne.

Les travaux du minier et des hauts-fourneaux se poursuivaient ; on comptait faire entrer l'usine en activité dès 1915 et atteindre en 1916 le fonctionnement normal. C'était par là qu'on arrivait silencieusement à éliminer Thyssen et à réaliser ainsi, dans leur esprit, les dispositions contenues dans l'accord du 27 janvier et les lettres des 4 et 15 mars, et dont on pouvait craindre que la forme seule n'eût été respectée dans les premiers temps.

En effet, les dépenses d'établissement excédaient les sommes prévues : elles atteignaient, en 1914, 40 millions, et l'usine était loin d'être achevée ; les Hauts-Fourneaux se voyaient obligés de faire des appels de fonds, et Thyssen, ne disposant pas d'abondants capitaux liquides, se trouvait ainsi obligé de céder une partie de ses actions pour verser le montant du reste. Sa part était réduite à 25 % au lieu des 37 % primitifs, et dans une assemblée qui devait être tenue en août 1914, on prévoyait qu'il devrait se retirer complètement de l'affaire. Néanmoins, les Hauts-Fourneaux inspiraient grande confiance et l'action, émise à 250 francs, était cotée 385 francs fin 1913.

5. — Le Développement prévu sans la guerre

Les mines et la métallurgie poursuivaient ainsi leur mouvement. Il était vraisemblable qu'en 1916 toutes les concessions déjà accordées seraient en pleine exploitation, le chemin de fer minier achevé et les hauts-fourneaux en fonctionnement. Cela devait représenter une production de 2 ou 3 millions de tonnes de minerai, sur lesquelles 600.000 seraient traitées par les hauts-fourneaux de Colombelles. En outre, de nouvelles concessions demandées en 1913 et 1914 en divers points de la région seraient alors entrées en exploitation. Quant aux ports de Caen, (ancien port et port privé des H. F. A. C.), leur mouvement aurait vraisemblablement dépassé 2 millions de tonnes, puisque le seul jeu des contrats avec Thyssen leur assurait le trafic de 400.000 tonnes de minerai et 400.000 tonnes de coke, qu'une partie des 300.000 tonnes de fonte produites aurait été exportée par voie d'eau, que la consommation de la houille s'accroissait régulièrement et que les mines augmentaient sans cesse leur production destinée aux acheteurs anglais et allemands autres que Thyssen. Granville aurait été aménagé pour le transport des minerais de Bourberouge et Mortain ; à Diélette, on comptait produire et exporter par an 300.000 tonnes d'un excellent minerai. On estimait à 7.000 ouvriers le personnel nécessaire aux hauts-fourneaux, ce qui représentait pour la région caennaise, une augmentation de plus de 20.000 habitants. Les hauts-fourneaux devaient d'ailleurs devenir, avec leur aciérie, leurs laminoirs, leur centrale électrique assurant tous les services et pouvant fournir de l'énergie au dehors, la plus grande usine métallurgique de France et le centre

économique de la Basse-Normandie. Les plans étaient prêts pour la construction éventuelle de 8 hauts-fourneaux produisant chacun 400 tonnes par jour, soit au total plus de 1.100.000 tonnes par an, et les statuts de la Société prévoyaient parmi les buts de son activité : « la construction et l'exploitation, pour son compte ou pour le compte de tiers, de toutes voies ferrées, l'armement ou l'affrètement des navires, le commerce et la transformation des produits et sous-produits des houillères, mines, minières et carrières, l'achat, l'exploitation et la vente des houillères, mines, minières et carrières, la fabrication et la vente de tous sous-produits, directs ou indirects, de l'industrie métallurgique..., la production, l'utilisation, le transport et le commerce du gaz et de l'énergie électrique sous toutes leurs formes et pour toutes leurs applications, l'obtention et l'exploitation de toutes concessions, notamment pour l'éclairage et la traction électriques, la prise d'intérêt ou fusion avec toute société dont le commerce ou l'industrie seraient de nature à favoriser les commerce ou industrie de la Société... »

Il y a donc tout lieu de penser que la région caennaise serait devenue, vers 1915 ou 1916, un des grands centres industriels français. Mais la guerre a ralenti, puis fait repartir dans une voie nouvelle, ce développement.

IV. — LES EFFETS DE LA GUERRE

Les effets produits par la guerre sur le développement économique de la Basse-Normandie ont été d'ordres très divers. Il semble à peu près impossible d'attribuer uniquement à la guerre les modifications qui se sont produites depuis 1914, ou même de préciser dans quelle mesure elle en fut la cause.

Il s'est produit en Basse-Normandie une série de perturbations confuses, enchevêtrées, agissant en sens inverse les unes des autres, et la meilleure méthode consiste peut-être à les examiner successivement, et à rechercher l'influence qu'a pu avoir chacune d'elles sur l'état de la région. Ces causes perturbatrices peuvent être rangées en six groupes principaux :

La mobilisation, le départ des travailleurs étrangers, la mise sous séquestre des intérêts allemands ;

L'arrivée d'une main-d'œuvre réfugiée du Nord et de Belgique ;

La création de fabrications de guerre ;

La nécessité d'utiliser les petits ports ;

La suppression de la production dans les régions envahies et les difficultés d'importation ;

La hausse des produits agricoles et la crise de main-d'œuvre.

*Le manque de main-d'œuvre et la mise sous séquestre
des intérêts allemands*

Par suite de la mobilisation, les travaux de construction des hauts-fourneaux de Caen furent interrompus le 1^{er} août 1914. Leur reprise paraissait d'autant plus difficile que la presse désignait ces entreprises de Diélette et de Caen comme œuvres d'espionnage allemand, destinées à préparer le débarquement de troupes allemandes dans le Cotentin, et le bombardement de Caen, et au besoin du Havre, par une puissante artillerie établie sur les terrassements des Hauts-Fourneaux. Il parut même — alors que le sort des H. F. A. C. était en discussion, et que la censure fonctionnait — des articles de journaux affirmant que l'empereur d'Allemagne avait honoré de sa visite les hauts-fourneaux en construction, ou qu'on avait saisi en gare de Caen des affûts de canon envoyés d'Allemagne.

Environ 800 travailleurs espagnols et italiens avaient dû quitter les chantiers le 1^{er} août 1914. M. Le Châtelier, désireux d'achever l'usine, parvint à réembaucher quelques ouvriers et à assurer ainsi l'entretien des travaux déjà effectués.

Le décret du 27 septembre 1914, organisant la mise sous séquestre des biens et intérêts allemands en France, entraîna d'importantes conséquences pour les mines et entreprises métallurgiques de Basse-Normandie.

La mine de Diélette, propriété incontestablement allemande, fut aussitôt séquestrée ; mal entretenue, elle fut bientôt noyée ; les travaux qui y avaient été faits avaient une valeur d'environ vingt-cinq millions ; ils seraient entièrement à refaire, et aucune société n'a entrepris la remise en état de cette mine.

La situation des autres mines et hauts-fourneaux fut beaucoup moins nette. Il semble que certains intérêts, qui s'étaient opposés avant la guerre à la création des entreprises Le Châtelier-Thyssen, aient poursuivi plus ou moins ouvertement leur campagne et qu'au contraire d'autres entreprises, incontestablement allemandes, mais où étaient intéressés des adversaires de M. Le Châtelier, aient profité pendant quelque temps d'une certaine bienveillance.

Il apparaît bien que, dans les trois sociétés créées en 1912 par MM. Le Châtelier et Thyssen, l'influence française était prépondérante. Dans la Société des Hauts-Fourneaux et Aciéries de Caen, 25 % des actions seulement étaient aux mains de Thyssen ; or, lorsque M. Thyssen possédait 40 % des actions de Soumont et 40 % des actions des H. F. A. C. auxquels appartenaient 60 % des actions de Soumont, il avait conclu qu'il possédait $40 \% + 24 \%$, ou 64 % des parts d'influence dans Soumont ; il voulait par suite diriger cette mine, et sur le refus de M. Le Châtelier, avait parlé de démission. Il ressort clairement de là qu'en juillet 1914, Thyssen était loin de posséder la direction des H. F. A. C. Mais il y avait quelques milliers d'autres actions dont pendant longtemps la nationalité ne fut pas très bien éclaircie, et ceci a pu fournir un excellent prétexte à certaines hésitations.

M. Le Châtelier dans son livre « Métallurgie d'hier et de demain », résume de la façon suivante l'histoire des H. F. A. C. à la fin de 1914.

Sur le conseil que lui avait donné, le 17 octobre 1914, le directeur des mines au ministère des Travaux Publics M. Le Châtelier informait, par lettre du 20 octobre 1914, le ministre des Travaux Publics de son intention de déposer une requête aux fins d'annulation des conventions

passées entre les H. F. A. C. et MM. Thyssen. Il pria en même temps le ministre de lui confirmer ce que lui avait affirmé le directeur des mines, c'est-à-dire que cette annulation n'entraînerait pas la déchéance de la concession du chemin de fer minier.

Ce même jour, 20 octobre 1914, un communiqué rendait compte en ces termes du conseil des ministres tenu le matin même : « M. Sembat, ministre des Travaux Publics, a communiqué au conseil les résultats de l'enquête à laquelle il a fait procéder sur les mines de Normandie.

La mine de Diélette, appartenant à la société Thyssen, devra être mise sous séquestre par application du décret du 27 septembre et à raison de sa proximité avec le port de Cherbourg.

La Société des Hauts-Fourneaux de Caen (Le Châtelier-Thyssen) avait des contrats avec la Société Thyssen pour la fourniture du minerai et le transport du charbon. Ces contrats tomberont par l'effet du même décret ».

A la suite de ce communiqué, le Parquet de Caen manifesta l'intention de placer sous séquestre, comme allemande, la Société des H. F. A. C.

M. Le Châtelier protesta auprès du Président du Conseil et du Garde des Sceaux, qui, suivant ses propres termes, « lui donnèrent les plus formelles assurances de réparation », et lui conseillèrent de s'entendre directement avec le ministre des Travaux Publics.

Il s'écoula alors une période assez trouble, pendant laquelle M. Le Châtelier fut renvoyé plusieurs fois du ministre des Travaux Publics au directeur des mines et réciproquement, et les vit s'abriter derrière les autorités judiciaires de Caen et de Paris. Il dut en même temps défendre l'entreprise contre diverses attaques.

Cependant il existait une Société des Mines de Barbéry, où 800 actions sur 1.000 étaient allemandes et où les actionnaires allemands s'étaient réservé le droit d'acquérir jusqu'en 1926 les 200 actions françaises ; le Président du Tribunal de Falaise refusa de la placer sous séquestre ; il est vraisemblable que, comme il arrive presque toujours en pareil cas, cette décision était conforme aux conclusions du Procureur de la République, inspirées elles-mêmes par des instructions venues de Paris. D'autre part, suivant le récit de M. Le Châtelier, le 19 Novembre 1914, le ministre des Travaux publics « s'est déclaré stupéfait d'entendre désigner les mines de Barbéry, Estrées et Urville, comme placées sous l'influence allemande et s'est déclaré résolu à régler comme il convenait leur situation, n'étant, lui, soumis à aucune influence personnelle ». Or, cette Société, parmi les actionnaires de laquelle figurait un polémiste très hostile à la Société des H. F. A. C., fut placée ultérieurement sous séquestre à Paris par ordonnance du 23 Mars 1915, et sur appel, la Cour de Paris rendait, le 7 Juillet 1916 un arrêt confirmant cette ordonnance, et où se trouvent ces phrases : « Considérant que... il appert... que l'influence allemande était non seulement prépondérante, mais toute puissance et absolue dans les détails de l'Administration de la Société ; que le Conseil d'Administration se réunissait aussi bien en Allemagne qu'en France..... ».

Enfin, la Société des Mines de Saint-André, soumise aussi à l'influence allemande, était elle aussi placée sous séquestre (ainsi que celles de Maltot et Bully) ; mais les ministères de la Justice et des Travaux Publics multiplièrent les obstacles lorsque le séquestre tenta de la mettre en exploitation ; or cette mine était particulièrement bien placée par rapport aux Hauts-Fourneaux qu'elle alimente

actuellement, et sa destruction (car les travaux d'entreprise même y étaient rendus difficiles) eût grandement gêné leur fonctionnement. Ces obstacles cessèrent au printemps de 1916, c'est-à-dire au moment où il fut constant que M. Le Châtelier céderait la place à des métallurgistes fort influents, tels que MM. Schneider et la Société de Saint-Chamond.

Quand à la Société Française des Mines de Fer de M. de Poorter, on se décida à la placer sous sequestre en 1916 en considérant les actionnaires hollandais comme personnes interposées et l'affaire comme allemande au fond, puis à lever le sequestre en 1920 en considérant que leurs actions étaient véritablement hollandaises.

Cependant, les H. F. A. C., faute de capitaux, ne pouvaient poursuivre leurs travaux. MM. Thomas et Claveille s'occupèrent de faire achever les usines dont la production pouvait être d'un grand intérêt pour la défense nationale. MM. Schneider et C^{ie} formulèrent des offres en octobre 1915. D'autres sociétés furent pressenties.

Le 31 décembre 1915, une délégation de métallurgistes remettait au Président du Conseil un mémoire de protestation où se trouvaient ces phrases : « Nous avons eu l'honneur de vous exposer les graves objections que soulève la combinaison présentée par le groupe formé par le Creusot et tendant à l'amodiation de l'affaire des Hauts-Fourneaux de Caen. Nous croyons avoir établi que ni les intérêts de la Défense nationale, ni aucun autre intérêt général ne sauraient tirer parti de la mise en œuvre de cette combinaison, mais que, par contre, elle porterait atteinte à des intérêts industriels des plus respectables..... Nous persistons plus que jamais dans cette manière de voir..... » Cette délégation offrait cependant à la société à former un concours financier sous

forme d'un prêt sur immeubles à intérêts normaux qui devait permettre à la Société de Caen de durer jusqu'à la fin des hostilités, mais elle n'insistait pas sur le sort qui serait réservé plus tard aux usines de Caen.

Le 9 Mars 1916 fut cependant fondée, par MM. Schneider et C^e, les Forges et Aciéries de la Marine et d'Homécourt (liées à la Société de Saint-Chamond) et la Société de Pont-à-Mousson, la Société Normande de Métallurgie, au capital-actions de 25 millions, qui fut porté dans la suite à 52.500.000 francs, puis à 60 millions, avec 40.500.000 francs d'obligations et 13.500.000 francs de bons décennaux. Cette Société a pris à bail, pour 90 ans, tout l'actif immobilier et une partie de l'actif mobilier des H. F. A. C., à charge de faire face au passif. Elle a, en outre, la faculté de racheter tout l'actif en échangeant, titre par titre, les 120.000 actions des H. F. A. C. contre des actions à émettre de la Société Normande de Métallurgie (S. N. M.).

La S. N. M. a depuis lors la direction des usines ; la fonderie a commencé à travailler en Mars 1916, puis peu à peu les autres appareils (le premier haut-fourneau le 19 Août 1917, le second le 7 Mai 1918 ; ce sont les hauts-fourneaux les plus grands qui existent en France). Le chemin de fer minier fut achevé et l'ensemble des travaux très activement poussé pendant la guerre. On évaluait la production annuelle des usines (1) à 290.000 tonnes de scories de déphosphoration.

(1) *L'Information*, 18 Septembre 1919.

La Main-d'Œuvre

Après la diminution due à la mobilisation, la main-d'œuvre locale a été fortement renforcée par l'arrivée de réfugiés du Nord et de Belgique, parmi lesquels étaient de nombreux ouvriers spécialistes. Ces ouvriers, groupés en grande partie dans les centres textiles où les industriels du Nord entreprirent de créer des usines, ont atténué la crise dont aurait pu souffrir l'industrie locale. Pour faciliter la création de ces usines, une banque du Nord avait établi des succursales à Flers, Lisieux et Condé-sur-Noireau. Les pouvoirs plus considérables accordés à l'autorité militaire ont facilité l'importation de main-d'œuvre étrangère à laquelle ont été confiés tous les gros travaux de terrassements et d'usines ; les ouvriers espagnols et italiens, rapatriés au début de la guerre, sont revenus en grand nombre, tandis qu'arrivaient de fortes équipes de travailleurs exotiques, Kabyles et Chinois surtout.

Le manque de produits en France

La production locale a également été favorisée par la suppression de la production dans le Nord et par le ralentissement nécessaire de l'importation des produits étrangers ; toute possibilité de concurrence avait ainsi disparu et ceci explique la création en Basse-Normandie, à la fin de la guerre, d'un grand nombre d'usines de tout genre.

Les Fabrications de Guerre

Les besoins croissants d'un certain nombre de produits ont également contribué à ce développement : l'exploita-

tion des carrières a été intensifiée. Certains centres se sont spécialisés dans la confection des effets militaires. D'autres usines étaient en construction en 1918 : une des plus importantes était une pyrotechnie presque achevée près de Caen et dont les travaux ont été interrompus depuis lors ; la mise en route des hauts-fourneaux de Caen, d'abord interrompue, a été ensuite accélérée ; les Chantiers de Constructions Navales de Caen et de Cherbourg ont été établis pendant la guerre.

Les Ports

Certains petits ports ont repris de l'importance ; le trafic de la houille a souvent diminué, mais les besoins de l'armée ont fait naître un fort mouvement de bois et de matériaux de constructions, et les installations qui ont permis ce trafic subsisteront.

A Caen, l'exportation des minerais avait presque complètement cessé : elle n'était que de 22.950 tonnes en 1915, 12.728 en 1916, 14.081 en 1917, 34.369 en 1918.

L'expédition au cabotage de pierres et de macadam atteignait 64.850 tonnes en 1915, 72.819 en 1916, 25.879 en 1917, 23 345 en 1918. Le tonnage total des marchandises sorties du port était de 91.974 tonnes en 1915, 90.557 en 1916, 42.925 en 1917, 70.613 en 1918.

Il arrivait 740.869 tonnes de houille en 1915, 542.885 en 1916, 745.125 en 1917, 747.578 en 1918. L'exploitation des usines de la S. N. M. provoquait en outre l'arrivée en 1917 de 81.853 tonnes de minerai de fer et 73.936 tonnes de fonte, et en 1918 de 34.569 tonnes de minerai et 30.525 tonnes de fonte. Au total, l'importation atteignait 784.336 tonnes en 1915, 647.828 en 1916, 995.703 en 1917, 937.624 en 1918.

A Honfleur, l'importation de houille était de 289.000 tonnes en 1915, 259.329 en 1916, 246.219 en 1917 ; cette même année 1917, le mouvement total de Honfleur comprenait, au commerce extérieur, 321.240 tonnes importées et 17.799 exportées et, au cabotage, 25.286 tonnes importées (dont 6.300 de nitrates, 3.400 de céréales) et 14.980 exportées (dont 3.500 de fruits, 3.000 de cidre). Le mouvement total atteignait ainsi 379.505 tonnes.

A Trouville, l'importation de houille était de 133.254 tonnes en 1915, 138.440 en 1916, 90.785 en 1917 ; le mouvement total en 1917 atteignait au commerce extérieur, 97.646 tonnes importées, 3.361 exportées et au cabotage 26.225 importées (dont 13.700 de cuivre, plomb, zinc et étain pour les usines de Dives, 4.600 de céréales et 4.200 de fer) et 4.608 exportées (fruit et cidre surtout), soit au total en 1917 un mouvement de 131.840 tonnes.

Le port de Dives avait cessé tout trafic.

A Courseulles arrivaient en 1915, 4.164 tonnes de houille, 3.127 en 1916, 1.803 en 1917 ; l'importation totale de l'étranger atteignait 4.247 tonnes en 1915, 4.090 en 1916, 1.809 seulement en 1917 ; l'exportation avait cessé en 1914, de même que le trafic au cabotage.

Port-en-Bessin recevait en 1915, 2.039 tonnes de houille, 2.358 en 1916, 2.423 en 1917 ; en outre arrivaient en 1917, au cabotage, 150 tonnes de futailles.

Isigny avait mieux maintenu son trafic ; l'importation de houille passait de 2.914 tonnes en 1915 à 1.627 en 1916, 3.098 en 1917. Le total des importations atteignait 2.914 tonnes en 1915, 2.737 en 1916 (dont 1.110 de bois) et 3.111 en 1917 ; les exportations étaient insignifiantes : 22 tonnes en 1915, rien en 1916, 4 tonnes en 1917 ; le cabotage ne donnait aucun mouvement en 1917.

Carentan recevait, en 1917, 1.292 tonnes de l'étranger

et 2.178 au cabotage (dont 1.320 de seigle, orge et avoine) et envoyait au cabotage 248 tonnes, dont 97 de fruits, 62 d'ouvrages en bois, 30 de fromages, 30 de cidre.

Saint-Waast recevait de l'étranger 1.333 tonnes, et au cabotage 406, dont 370 de houille, et coke, et envoyait par cabotage 53 tonnes seulement.

Barfleur recevait 43 tonnes au cabotage et en expédiait 3.129, de matériaux à bâtir surtout.

Cherbourg recevait de l'étranger 408.193 tonnes et en envoyait 75.581. Au cabotage arrivaient 6.789 tonnes (dont 2.100 de céréales) et portaient 132.759 tonnes, dont 103.600 de matériaux à bâtir, 24.700 de froment et méteil. Cherbourg devenait ainsi un des grands ports de réexpédition de la Manche, et son trafic total atteignait 309.154 tonnes en 1915 et 623.322 en 1917.

A Carteret, Port-Bail et Regnéville, le mouvement était insignifiant.

Enfin à Granville arrivaient 143.629 tonnes de l'étranger et 3.262 au cabotage (dont 1.500 de houille et coke) et portaient 18.359 tonnes à l'étranger et 785 au cabotage, dont 630 d'engrais et produits chimiques.

La guerre sous-marine, les difficultés de réparation et l'appel des inscrits maritimes entraînaient une forte diminution des flottes de commerce et de pêche.

L'Agriculture

Les principaux faits qui ont déterminé pendant la guerre l'orientation de l'agriculture basse-normande sont : le manque de main-d'œuvre et d'engrais, l'augmentation des frais de production, et la hausse des prix de vente.

La main-d'œuvre, malgré l'emploi des réfugiés et des

femmes, a été très diminuée ; le dépeuplement des campagnes, commencé dès avant la guerre, s'est accentué, favorisé d'ailleurs par des causes nouvelles : création de nouvelles industries, entraînant autour d'elles le vide dans les campagnes (ce phénomène s'est fait sentir en particulier dans la plaine de Caen), développement des centres balnéaires, d'où les jeunes filles partent pour se placer à Paris.

Cette crise, et la difficulté de se procurer des engrais, contribuèrent à déterminer en Basse-Normandie la diminution des cultures au profit des herbages.

L'augmentation du prix de la main-d'œuvre fut très considérable. Le salaire des ouvriers agricoles nourris, de 2 francs à 5 francs dans le Calvados en 1913, variait entre 5 francs et 12 francs en 1920 ; dans la Manche, de 2 francs ou 3 francs en 1913, il atteignait de 5 francs à 10 francs en 1919 ; et dans l'Orne, de 2 francs ou 3 francs également en 1913, il arrivait à 5 francs ou 7 francs en 1919. Les ouvriers agricoles non nourris, payés dans la Manche de 5 francs à 6 francs en 1913, gagnaient 8 francs à 15 francs en 1919, et dans l'Orne, de 4 francs ou 5 francs en 1913, ils arrivaient à 9 francs ou 12 francs en 1919. La valeur moyenne des salaires avait donc plus que doublé. Les prix des engrais avaient augmenté dans des proportions encore plus considérables.

La valeur locative et vénale des terres a subi une très forte augmentation. Dans le Calvados, l'hectare de labour, qui se louait de 60 à 150 francs, se loue de 100 à 250 francs et plus pour les bonnes terres. Dans la Manche, les limites du loyer sont passées de 100 et 200 francs à 200 et 400 francs. Dans l'Orne, la valeur minima passait de 40 à 60 francs. L'augmentation du loyer des herbages, beaucoup plus demandés, dépassait ces proportions ; dans la Manche, les

valeurs limites passaient de 150 et 250 francs par hectare à 400 et 800 francs ; dans l'Orne, le loyer minimum passait de 80 à 300 francs. Dans le Calvados, où l'hectare se louait entre 150 et 300 francs, les loyers ont en général triplé, mais il est impossible de fixer une limite supérieure ; pour certains terrains, la valeur locative approchait en 1919 de l'ancienne valeur vénale.

Celle-ci subissait également une augmentation, faible pour les labours : les limites passaient, dans le Calvados, de 1.500 et 3.000 francs à 2.500 et 4.000 ; dans la Manche, de 4.000 et 6.000 à 8.000 et 12.000 ; dans l'Orne, la valeur minima passait de 600 à 1.200 francs. La valeur des herbages avait partout à peu près doublé : dans le Calvados, de 4.000 ou 5.000 francs pour les terrains non plantés, elle atteignait 10.000 à 12.000 francs ; pour les terrains plantés, l'augmentation était moindre, la récolte et le travail des pommes exigeant de la main-d'œuvre ; aussi leur valeur de 6.000 à 8.000 francs en 1913, ne dépassait-elle pas 12.000 en 1920 ; dans la Manche, les valeurs limites, de 5.000 et 8.000 francs, passaient à 10.000 et 15.000 ; dans l'Orne, la valeur minima passait de 1.200 à 3.600 francs.

Les prix avaient donc en moyenne, à peu près doublé pour les labours, et triplé pour les herbages. L'augmentation des loyers était d'ailleurs plus forte que celle de la valeur vénale, conséquence naturelle de l'augmentation du taux de l'intérêt.

L'augmentation des frais et la diminution de la production amenait la hausse des prix de vente. Les 2.761.920 quintaux de blé récoltés en 1913 en Basse-Normandie valaient 76.782.290 francs, soit en moyenne 27 fr. 80 le quintal. En 1918, la récolte tombait à 1.222.330 quintaux, mais la valeur passait à 87.538.430 fr.

le quintal valant ainsi 71 fr. 60, ou deux fois et demi son prix de 1913.

On récoltait, en 1913, 1.153.480 quintaux d'orge, valant 23.980.570 francs, ou 20 fr. 75 le quintal, et en 1918, 580.580 quintaux, valant 29.187.40 francs, ou 50 fr. 30 le quintal. La récolte d'avoine passait de 1.217.180 quintaux et 30.189.830 fr. à 580.160 quintaux et 31.908.800 francs.

Les pommes de terre valaient, en 1913, 16.868.400 francs pour 2.099.300 quintaux, soit 8 francs le quintal, et, en 1918, 37.739.600 francs pour 997.640 quintaux, soit 38 francs le quintal : l'augmentation de valeur était de 450 %.

Une hausse analogue ou plus forte atteignait tous les produits agricoles, et en particulier les fromages.

Comme résultat de cette situation, un certain nombre de terrains de labour se transformaient en herbages, dont la valeur et le produit étaient plus considérables, et qui exigeaient un moindre entretien.

De 1913 à 1918, la superficie des terres labourables passait de 203.790 hectares à 179.460 dans le Calvados, de 261.200 à 218.040 dans l'Orne, de 231.260 à 116.870 dans la Manche. La surface consacrée aux cultures maraîchères passait dans la Manche de 3.200 hectares à 1.980 ; il y avait une légère augmentation dans le Calvados et l'Orne. La surface même des prés naturels, qui ont besoin d'être fauchés, diminuait de 103.000 hectares à 98.180 dans la Manche, de 66.320 à 57.500 dans le Calvados, de 78.300 à 70.010 dans l'Orne. Par contre, celle des herbages, pâturages et pacages, augmentait de 197.220 hectares à 227.500 dans le Calvados, de 162.000 à 277.790 dans la Manche, de 137.120 à 196.420 dans l'Orne. La surface des terrains improductifs — landes et terres incultes — avait également augmenté, de 26.600 hectares à 26.800 dans la Manche, de 14.500 à 18.120 dans le Calvados, de 12.570 à 17.140

dans l'Orne. Elle restait d'ailleurs relativement faible : dans la Manche, où elle était la plus grande, elle n'atteignait pas 5 % du territoire.

La récolte des céréales et des pommes de terre avait diminué. Il en était de même pour les divers fourrages, où la diminution était en moyenne de 30 %, pour les betteraves fourragères (2.070.000 quintaux au lieu de 2.530.000 dans le Calvados, 444.700 au lieu de 1.008.000 dans la Manche, 666.600 au lieu de 1.094.600 dans l'Orne), et pour la plupart des cultures industrielles : les betteraves à sucre, cultivées dans le Calvados seulement, ne donnaient que 153.400 quintaux au lieu de 332.800, le colza n'y occupait que 80 hectares au lieu de 350. Le chanvre occupait 52 hectares au lieu de 90 dans la Manche, 181 au lieu de 159 dans l'Orne, où les cultivateurs réfugiés étaient nombreux. Les champs de lin, dans la Manche, passaient de 30 hectares à 10, de 1 à 3 dans l'Orne, et dans le Calvados, cette culture, introduite également par les réfugiés, occupait 168 hectares en 1918.

La récolte des pommes et poires restait en moyenne stationnaire, malgré les variations annuelles. Celle des groseilles de la région honfleuraise passait de 1.522 quintaux à 1.700.

Le cheptel diminuait aussi, faute de travailleurs : il était en 1918 de 156.000 têtes pour les chevaux, 914.000 pour les bovins, 144.000 pour les ovins, 118.000 pour les porcs. Toutefois, la reconstitution en était déjà entreprise et, dès 1918, le nombre des jeunes animaux était, pour les bovins et les chevaux, supérieur à celui de 1913.

Les expéditions d'animaux à la Villette avaient fortement diminué dans le Calvados (38.445 bêtes en 1913, 25.534 en 1918) et l'Orne (31.199 bêtes en 1913, 21.097

en 1918), et augmenté dans la Manche (3.689 bêtes au lieu de 1757). En outre, la réquisition militaire en absorbait directement un grand nombre. La production du lait avait suivi la variation du cheptel.

Les industries agricoles avaient été moins atteintes que l'agriculture proprement dite. Le nombre des grandes minoteries à cylindre restait stationnaire (98 au lieu de 99), si celui des minoteries à meules (77 au lieu de 101) et des petits moulins (429 au lieu de 571) diminuait. Le nombre de distilleries industrielles augmentait (78 au lieu de 46), celui des petites distilleries annexées aux fermes diminuait (439 au lieu de 514). Celui des cidreries industrielles augmentait également (70 au lieu de 61). La biscuiterie se développait dans le Calvados, en particulier vers Bayeux, où une usine fabriquait par jour, en 1918, 1.500 kg. de biscuits. Les laiteries et beurreries diminuaient légèrement, mais les fromageries prenaient, malgré la diminution de la production laitière, une extension considérable ; il s'en créait, non seulement dans les régions d'élevage, mais même dans les villages des campagnes de Caen ou de Falaise. La concentration du lait par les fromagers entraînait des disettes locales, et provoquait dans la région une véritable crise.

Le développement des associations agricoles avaient été suspendu pendant la guerre, mais c'était un simple arrêt, non un recul, et le mouvement a nettement repris dès 1918.

Les effets les plus caractéristiques de la guerre sur l'agriculture bas-normande apparaissent donc les suivants : grande augmentation de valeur de la terre ; diminution des labours au profit des herbages et pâturages ; diminution générale de la production agricole et du cheptel ; introduction de nouvelles cultures industrielles par les

réfugiés ; concentration des industries agricoles et développement tout à fait exceptionnel de la fromagerie.

Quant à la pêche, il s'y produisait les mêmes phénomènes de diminution des quantités produites, d'augmentation de valeur et de concentration de la production.

V. — L'EVOLUTION ACTUELLE

Depuis 1918, la Basse-Normandie a commencé à reprendre son évolution normale, les organes généraux de la région se sont développés, un certain nombre de nouvelles industries se sont créées et la production agricole s'est intensifiée.

1. — Les Organes Généraux de la Région

Ces organes sont surtout de trois sortes : les organisations administratives, les établissements d'enseignement professionnel et les voies de communication.

La région économique de Basse-Normandie a été définitivement créée le 26 septembre 1918 ; le projet primitif du ministère ne comportait qu'une seule région, avec pour chef-lieu Rouen, pour les cinq départements normands ; mais les réclamations des chambres de commerce et des conseils généraux bas-normands, appuyés d'ailleurs par les Rouennais qui jugeaient trop faible les liens entre leur ville et les centres de la Manche et de l'Orne, ont amené la création d'une Région Economique de Basse-Normandie (4^{me} groupement) avec Caen pour centre ; il fut question d'y rattacher la Sarthe et la

Mayenne, mais ce projet n'eût pas de suite. Cette région économique, dont le seul organe n'a encore qu'un rôle consultatif, pourra ultérieurement réglementer et accélérer le développement économique de la Basse-Normandie.

Les établissements d'enseignement technique se sont créés en assez grand nombre dans ces dernières années ; les écoles dentellières, organisées par la loi de 1903, s'étaient développées vers 1905. L'Institut Technique de Normandie, en rapports étroits avec la Faculté des Sciences de Caen, avait commencé en 1913 ses cours d'élèves ingénieurs électriciens et chimistes. Il a poursuivi son développement pendant la guerre en attirant d'assez nombreux étudiants étrangers ; il est actuellement en pleine activité. En 1920 a été créé par la Faculté de Droit de Caen un Institut Commercial pour lequel on peut prévoir une réussite du même ordre que celle de l'Institut Technique. D'autre part, une école hôtelière, qui fonctionne au Havre et à Trouville, fournira le personnel nécessaire à l'exploitation touristique du pays. Enfin un assez grand nombre d'écoles professionnelles ont été ouvertes, parmi lesquelles une des plus importantes est l'école d'apprentissage fondée à Caen par les Chantiers Navals Français. Les exploitations industrielles et commerciales de la région pourront ainsi trouver un personnel directeur et des ouvriers spécialistes formés sur place. Une école de fromagerie a également été ouverte à Folligny et une chambre de métiers à Alençon, très récemment.

Les voies de communications n'ont pas subi de transformations importantes depuis 1914 ; toutefois la plupart des ports ont eu leur outillage développé. En particulier, au port de Cherbourg ont été construits 34 km. 5 de

voies ferrées ; on y a installé un poste pour ferry-boats et un port spécial pour les grands vapeurs-citernes. Cherbourg peut recevoir à toute heure des navires de 12.000 tonnes et semble destiné à devenir un des grands ports français d'importation de combustibles — houille et pétrole — si son réseau ferré est suffisamment développé et s'il existe un fret de retour suffisamment lourd ; en 1919, les navires qui importaient à Cherbourg du charbon américain devaient y charger 2.000 à 3.000 tonnes de lest à 18 francs la tonne pour aller chercher ailleurs une cargaison plus rémunératrice ; cette situation constitue évidemment un grave obstacle au développement du port de Cherbourg.

A Caen, le port privé des Hauts-Fourneaux est entré en activité et peut manutentionner 250 tonnes par heure. Les travaux prévus au port et au canal y doivent permettre l'accès de navires de 10.000 tonneaux. Dans la semaine du 15 au 21 novembre 1920, le port de Caen a reçu quinze navires dont six de charbon et un de pétrole, et en a réexpédié quinze, dont deux seulement chargés de minerai. L'importation s'est élevée ainsi à 11.447 tonnes, l'exportation à 550 tonnes.

La flotte caennaise, réduite à la fin de la guerre à 8 navires et 5.170 tonneaux, est en voie de reconstitution. Il est vraisemblable que le mouvement du port de Caen dépassera considérablement celui de 1914, lorsque les mines de fer auront repris leur production normale.

Parmi les voies de communication intérieures, deux surtout paraissent désirables ; ce sont, d'une part, le canal de la Loire à la Manche par la vallée de l'Orne, pour lequel différents tracés ont été proposés (par Flers et la Mayenne, ou par Sées et la Sarthe), en faveur duquel les Chambres de Commerce et les Conseils généraux émettent

des vœux à chaque session, mais dont la réalisation est retardée par les luttes des différentes localités qui voudraient figurer sur le tracé ; et, d'autre part, une ligne ferrée prolongeant le tunnel à construire sous la Seine et qui assurerait au Havre, vraisemblablement par Caen et Rennes, un débouché direct vers l'Ouest de la France.

Le Comité Consultatif des Arts et Manufactures résume en ces termes, dans son récent Rapport général sur l'Industrie Française, les travaux à réaliser dans la région : « La mise en exploitation des minerais de Normandie, de Bretagne et d'Anjou demande aujourd'hui un réseau d'évacuation vers l'intérieur du pays. Quoique plusieurs difficultés surgissent dans la jonction des deux rives de la Seine, nous devons signaler l'intérêt de ce réseau qui unirait directement Le Havre avec l'Ouest et le Sud-Ouest de la France. »

2. — L'Industrie

L'industrie bas-normande est favorisée au point de vue du combustible. Si même les sondages entrepris dans la région ne révèlent pas l'existence de gisements exploitables, la facilité des communications avec l'Angleterre et surtout l'existence d'un fret de retour lourd doivent permettre aux industriels de la Basse-Normandie d'obtenir le combustible à des conditions plus avantageuses que la plupart de leurs concurrents. C'était d'ailleurs ce qu'avaient vu les créateurs de l'usine de Dives et des Hauts-Fourneaux de Caen.

Il y a certainement en Basse-Normandie des ressources d'énergie hydrauliques ; de nombreux projets ont été faits ; jusqu'ici un seul est réalisé : c'est, à la Roche-qui-Boit, à l'Est de Ducey, l'usine de la Société des Forces

de la Sélune qui fournit 2.500 HP. et peut en aménager 1.500 autres le cas échéant ; elle distribue l'énergie électrique à Fougères, à Avranches, à Granville et à diverses industries, parmi lesquelles les usines de produits chimiques de Granville.

A l'heure actuelle, les ressources minières comprennent surtout les gisements ferrugineux ; la production en semble devoir atteindre un minimum de 3 millions de tonnes pour les seules mines où des travaux étaient entrepris avant 1914, lorsqu'elles seront complètement aménagées ; il existe, en outre, d'autres bassins, plus ou moins bien connus, dans presque tout le sous-sol de la région.

La houille a été décélée en de nombreux points, en particulier dans le Pays d'Auge, aux environs de Cambremer, et dans une assez large zone aux environs de l'ancienne mine de Littry ; il se peut que l'exploitation en soit économiquement possible. L'extraction de la tourbe semble appelée à un certain développement en d'assez nombreux points. L'exploitation des carrières doit se poursuivre normalement et s'intensifier si l'exportation peut être réalisée.

Il convient, enfin, de rappeler que des demandes de concessions ont été faites pour l'or, l'argent, l'étain et le plomb à Saint-Marc-d'Ouilly en 1898, à Tracy-Bocage en 1902, et que l'on a trouvé de l'antimoine dans le Calvados, du plomb près de Granville, du cinabre dans le Cotentin ; l'une ou l'autre des recherches ainsi entreprises peut conduire à un résultat intéressant.

Les usines métallurgiques se sont développées depuis 1914. Les principaux centres sont actuellement Caen et Cherbourg. A Caen, existent deux grandes entreprises : les usines de la Société Normande de Métallurgie où les

constructions du plan primitif ne sont pas encore toutes entreprises, faute de capitaux, de main-d'œuvre et surtout de charbon ; actuellement la production annuelle peut être évaluée approximativement à 180.000 tonnes de fonte, 50.000 à 60.000 tonnes d'acier Martin et à peu près autant d'acier Thomas ; l'acier produit est presque entièrement passé au laminoir et à la fonderie ; la consommation atteint par an 250.000 tonnes de charbon, 150.000 de minerai venant de Soumont, Saint-André, Saint-Rémy, May et la Ferrière, et des minerais manganesifères venant d'Espagne, d'Algérie et de l'Inde. Les fours à coke de l'usine produisent environ 2.000 tonnes de sulfate d'ammoniaque et 3.000 tonnes de benzol ; le nombre des ouvriers était en août 1920 de 4.000 dans l'usine seule. La production sera intensifiée dès la crise actuelle terminée et était prévue en 1919 pour 540.000 tonnes de coke, 600.000 d'acier, dont 200.000 de produits finis, 7.000 de sulfate d'ammoniaque, 4.000 de benzol et 15.000 de goudrons.

La possibilité de trouver sur place les matières premières nécessaires a amené la création, le 27 octobre 1917, d'une entreprise de constructions navales entre l'Orne et le canal de Caen à la mer. Les Chantiers Navals Français, fondés au capital de 25 millions qui a été porté à 40 millions, ont commencé leur production qui doit atteindre à fonctionnement normal 100.000 tonnes de navires par an et occuper 5.000 ouvriers.

Les installations de l'usine électro-métallurgique de Dives ont été considérablement augmentées pendant la guerre.

A Cherbourg, un ancien atelier de réparation de chaudières, peu à peu agrandi, a été transformé finalement en un grand établissement au capital de 25 millions, la

Société Normande de Constructions Navales, étroitement liée aux établissements Schneider. Le capital de l'usine de machines agricoles Simon a été porté à 6 millions.

Parmi les usines métallurgiques moyennes et petites de Basse-Normandie se trouvaient en 1920 à Vire, deux quincailleries avec 35 ouvriers, une fabrique de piles et accumulateurs avec 5 ouvriers ; à Pierrefitte-en-Cinglais, une fonderie et un atelier de constructions mécaniques occupant en tout 115 ouvriers ; à Clécy, un atelier de constructions avec 75 ouvriers ; à Condé, une fonderie, une fabrique de machines agricoles, une fabrique d'objets en tôle, et en achèvement une usine d'émaillage d'objets en tôle, le tout occupant une centaine d'ouvriers ; dans la région de Tinchebray, une vingtaine d'établissements métallurgiques avec 600 ouvriers ; d'autres usines étaient en construction à Verson, à Mesnil-Hubert, à Gouvix.

L'industrie textile, après une croissance rapide, est actuellement stationnaire. Cette crise est imputable, non seulement aux raisons générales qui ont interrompu le développement de nombreuses industries françaises, mais aussi au départ de nombreux ouvriers réfugiés du Nord et de Belgique.

A Flers, la fusion des deux principales entreprises a amené la création d'une Société de Filatures et Tissages qui concentrera vraisemblablement la production de la région. En 1920, fonctionnaient à La Ferte-Macé, six tissages mécaniques avec 1.300 ouvriers, trois blanchisseries avec 100 ouvriers, une teinturerie avec 40 ouvriers et plusieurs industries plus petites, parmi lesquelles une fabrique de rubans et une fabrique de mèches ; on y poursuivait la construction d'une maroquinerie qui devait occuper 500 ouvriers.

A Falaise, existaient huit fabriques de bonneterie avec

450 ouvriers ; à Saint-Sylvain, deux fabriques de filets avec 150 ouvriers ; dans la vallée de l'Orne, entre Clécy, Condé-sur-Noireau et Saint-Marc-d'Ouilly, fonctionnaient en tout huit filatures avec 1.000 ouvriers, 12 tissages avec 1.835 ouvriers, trois fabriques de bonneterie avec 120 ouvriers, une fabrique de pansements avec 150 ouvriers, une usine d'amiante avec 100 ouvriers, une usine d'apprêts sur tissus, trois teintureries, trois ateliers de vêtements et une retorderie de fils de lin qui occupait à Condé 70 ouvriers ; on achevait à Condé la construction d'une filature devant occuper 100 ouvriers. Dans la région de Vire fonctionnaient une fabrique de draps avec 150 ouvriers, une filature de laine avec 60 ouvriers, deux bonneteries avec 150 ouvriers, une fabrique de parapluies avec 50 ouvriers et trois petites teintureries.

Ces deux industries essentielles de Basse-Normandie — métallurgie et textile — sont donc caractérisées actuellement, d'une part, par l'existence de quelques très grandes usines et, d'autre part, par la tendance à la fabrication d'objets finis dans des établissements tout à fait spécialisés.

Le travail des peaux — salage, tannerie, mégisserie — occupait en 1920 55 ouvriers à Bretteville-sur-Laize, 45 à Falaise, 40 à Aunay-sur-Odon.

Les usines de poterie de Bavent et du Bessin n'ont pas cessé leur production ; la Société Normande des Produits réfractaires, au capital de 3 millions, a établi son usine à Cherbourg. A Montebourg, fonctionne une grande usine de la Société Générale des Chaux et Ciments ; il ne s'est pas créé de verreries dans la région, mais il existe à la Ferté-Macé une fabrique d'ampoules pharmaceutiques occupant 60 ouvriers.

Le nombre des sciéries, des carrosseries, des fabriques

de meubles et de sabots s'est considérablement accru ; la plupart de ces établissements, répartis dans toute la région, occupent de 5 à 25 ouvriers ; parmi les usines plus importantes, la fabrique de meubles de Pierrefitte-en-Cinglais occupe 80 ouvriers, et une grande usine à Livarot a un capital de 4.500.000 francs.

Les usines de produits chimiques de Granville, Ablon, la Rivière-Saint-Sauveur ont continué leur production ; par contre, celle de Honfleur n'est plus exploitée ; l'utilisation sur place des sous-produits de la Société Normande de Métallurgie pourrait amener la création d'une usine importante.

Les cidreries et beurreries se sont concentrées et augmentées ; il existe maintenant quelques très grandes usines, telles que les cidreries de Livarot au capital de 3.000.000, les beurreries de Carentan, de Valognes, de Neuville-les-Vire ; les fromageries sont très nombreuses dans toute la région. Un abattoir frigorifique au capital de 3.000.000, est en construction à Saint-Lô. Enfin une sucrerie au capital de 3 millions, créée à Courseulles, commence à fonctionner.

Il y a donc actuellement en Basse-Normandie un développement industriel incontestable, cherchant à utiliser toutes les ressources locales et tendant, semble-t-il, à concentrer chaque production en de véritables usines à capital suffisant pour assurer de bonnes conditions économiques.

L'industrie touristique s'est également développée ; après les côtes, les régions intérieures de la Basse-Normandie commencent à être connues ; il y aurait là un développement intéressant, si l'on parvenait à améliorer les communications et les hôtels, et surtout à organiser une publicité suffisante. Cette tâche sera vraisemblablement

l'une des premières à exécuter, lorsqu'il aura des moyens d'action suffisants, par l'organe central de la Région Economique, que ne peuvent suppléer les efforts individuels.

3. — L'Agriculture et la Pêche

La Pêche

L'industrie de la pêche a été assez fortement atteinte par l'appel des inscrits maritimes, la difficulté de réparer les barques existantes, et l'impossibilité d'en faire construire de nouvelles.

Au total le nombre des barques pontées est passé (sans tenir compte du syndicat de Saint-Waast-la-Hougue), de 190 en 1913 à 180 en 1919, et celui des chaloupes de 1.030 à 792 ; dans presque tous les ports, le total des bateaux de pêche diminuait plus ou moins : il tombait de 62 à 42 à Courseulles, de 84 à 43 à Barfleur, de 16 à 9 à Carentan ; le nombre des grands bâtiments avait diminué beaucoup moins rapidement que celui des chaloupes, et certains ports avaient vu s'accroître assez notablement le nombre des premiers : il passait de 26 à 35 à Trouville, de 10 à 14 à Ouistreham ; à Grandcamp, dont une tempête avait sérieusement réduit la flottille, des travaux étaient projetés pour l'amélioration du port. A Cherbourg, la flottille s'était augmentée de trois grands chalutiers à vapeur, de plus de 50 tonneaux chacun. Il y avait eu aussi augmentation du nombre des chaloupes à Dives et dans plusieurs syndicats du Cotentin.

Le nombre des pêcheurs en mer passait de 3.496 en 1913 à 3.228 en 1919. Il augmentait assez fortement en certains points : à Dives, où il passait de 23 à 40, à Cherbourg, de

182 à 325, et dans les petits ports à l'Ouest de Cherbourg : Omonville, Auderville, Herqueville, Jobourg.

La valeur du produit de la pêche avait partout subi une grande augmentation : elle passait de 5.409.929 francs en 1913 à 13.914.770 en 1919. L'augmentation était particulièrement considérable pour les syndicats de Port-en-Bessin (2.365.793 francs au lieu de 696.385), Ouistreham (641.394 au lieu de 194.625) et surtout Barfleur (814.620 au lieu de 188.557) et Cherbourg (1.778.715 au lieu de 406.000).

Il semble donc que la pêche se soit intensifiée surtout dans les ports de la côte du Calvados entre Trouville et Port-en-Bessin, et dans la région de Cherbourg où s'est produit un très grand effort

Dans le préposat de Saint-Waast-la-Hougue, 15 barques et 93 chaloupes avec 326 pêcheurs, ramenaient en 1909 3.350.000 francs de poisson.

La pêche à pied produisait dans le syndicat de Honfleur 97.881 francs en 1913, 86.837 seulement en 1919 ; dans le préposat de Trouville elle rapportait à 30 pêcheurs, en 1913, 6.690 francs et en 1919, 106.273 francs à 160 pêcheurs.

La valeur totale du produit de la pêche dépassait ainsi 17.300.000 francs en 1919 pour 3.714 pêcheurs ; cette situation favorable semble dûe à la mise en service d'un plus grand nombre de barques, dont le produit pour un même équipage est très supérieur à celui des petites chaloupes, à l'augmentation du tonnage des barques (les barques type 1895 de 34 tonneaux ont été remplacées dans le Calvados par des barques de 50 tonneaux), à l'instruction donnée dans les écoles de pêche récemment créées et à l'amélioration des transports, qui ont été organisés par

automobiles, et pour lesquels de plus grandes facilités ont été données par les chemins de fer.

L'Agriculture

Il semble que, depuis 1918, l'agriculture normande ait continué l'évolution commencée en 1914. La hausse des terres et des loyers s'est poursuivie jusqu'en 1920. Elle paraît actuellement arrêtée, et il y aurait peut-être une légère tendance à la baisse de la valeur vénale. On ne trouve pas actuellement de fermes à louer, la plupart des réfugiés qui en occupaient dans le Calvados et l'Orne étant restés sur place. Par contre, il est assez fréquent que des terres soient mise en vente par les propriétaires désireux d'en réaliser la plus-value.

La crise de main-d'œuvre ne semble pas sérieusement atténuée; la plupart des salariés réfugiés ont quitté le pays et les usines nouvelles de la région caennaise attirent encore les ouvriers agricoles; toutefois, le dépeuplement des campagnes serait à peu près arrêté dans l'Orne et il y aurait même tendance au retour à la terre dans la Manche. Mais la situation a facilité, dans l'ensemble, les efforts faits pour introduire en Basse-Normandie les procédés de culture mécanique.

Le nombre des associations agricoles a recommencé à croître, bien que la situation actuelle, très favorable aux agriculteurs, en diminue pour eux l'intérêt apparent. Les sociétés d'assurance mutuelle pour le bétail et les caisses de crédit agricoles sont à peu près stationnaires; les coopératives agricoles sont rares (6 dans la Manche et 6 dans le Calvados). Les syndicats agricoles proprement dits se développent surtout dans le Calvados où ils sont actuellement au nombre de 45 (il y en avait 32 en 1913),

et où leur action devient très sérieuse ; ils s'y occupent d'une part de l'achat et de l'emploi en commun des machines agricoles et d'autre part de l'amélioration de la production laitière et beurrière, en sélectionnant par des concours les meilleures races locales. Ils tendent actuellement à organiser la vente à l'étranger de représentants des races ainsi sélectionnées.

Le matériel agricole moderne est fort peu employé dans la Manche et l'Orne. Dans le Calvados, il s'est plus largement introduit. Le morcellement des terres et l'existence des pommiers sont de forts obstacles à son emploi. Les appareils de motoculture, introduits depuis la guerre, sont en très petit nombre dans l'Orne et la Manche, un peu plus nombreux dans la plaine de Caen ; mais les prix élevés des tracteurs et des carburants, et l'abondance des chevaux, contribuent à en limiter l'emploi actuel. L'électrification des fermes est commencée dans la plaine de Caen, étudiée dans toute la région, et les nouvelles installations sont subventionnées par le ministère de l'Agriculture. Il existe un projet précis d'utilisation, à cet effet, des chutes de l'Orne.

La question des engrais n'est pas complètement résolue. Ils doivent être importés en totalité dans l'Orne ; dans la Manche, les usines de Granville en fabriquent avec des matières premières qu'elles importent ; les gisements de phosphates de Carentan sont peu exploités. Dans le Calvados, la situation est meilleure grâce aux sous-produits industriels ; les usines de la S. N. M. doivent fournir de grandes quantités de scories de déphosphoration dès que l'atelier de broyage sera terminé ; elles vendent dès maintenant du sulfate d'ammoniaque à des prix avantageux. A Caen, une usine produit des superphosphates ; l'huilerie de Courseulles donne des tourteaux ; Lisieux et Villers-

Bocage, des engrais d'équarrissage ; une fabrique de boutons à Bretteville-sur-Odon, des engrais de déchets de cornes. Cependant, les prix élevés de la plupart des engrais minéraux et la réduction des surfaces cultivées ont diminué la consommation du Calvados : elle n'est actuellement que de 17.000 tonnes de superphosphates au lieu de 27.000 en 1913, 4.000 de scories au lieu de 8.500, 3.000 de nitrate de soude au lieu de 5.000 ; par contre, celle du sulfate d'ammoniaque est passée de 1.200 tonnes à 2.000 et l'usage de la cyanamide (300 tonnes) et du nitrate de chaux (1.000 tonnes) s'est introduit depuis la guerre.

La production du lait est inférieure à celle de 1913 ; elle atteint 2.900.000 hect. dans le Calvados au lieu de 3.500.000, 4.400.000 au lieu de 5.500.000 dans la Manche, et 2.800.000 dans l'Orne. Cependant, la production des fromages s'est considérablement accrue ; elle atteint dans la Manche 1.000 tonnes au lieu de 600. La production des dérivés du lait (lait condensé, lait en poudre, caséine) absorbe également une partie de la production dans la Manche et le Calvados. Aussi, la quantité de lait disponible pour la beurrerie (9.500.000 kg. de beurre dans la Manche au lieu de 12.000.000) et la consommation est-elle très restreinte ; l'animosité locale contre « les fromagers » reste très vive. Depuis quelques mois, on a tenté de charger ces industriels, qui sont en fait les maîtres du marché, de l'approvisionnement en lait ; ce serait la solution d'une question très grave pour la Normandie.

Les autres industries sont en général stationnaires, sauf dans le Calvados, où quelques entreprises ont été créées : la culture du lin, qui s'est encore développée, y occupait, en 1920, 450 hectares ; une usine de rouissage à l'eau chaude a été créée à Vendeuvre par entente entre

les cultivateurs ; d'autres rouissages ont été établis dans la plaine de Caen par des réfugiés belges. Une sucrerie, ouverte à Courseulles en 1920, pourra s'approvisionner sur place en betteraves. Un abattoir industriel a été créé à Lisieux, et il existe des projets analogues pour Caen et pour Saint-Lô, où la réalisation est commencée.

Les principales tendances de l'agriculture bas-normande paraissent donc être actuellement : la baisse des prix des terres, sans toutefois qu'ils reviennent aux prix d'avant-guerre ; l'arrêt du dépeuplement rural ; le perfectionnement assez lent des procédés de culture ; l'amélioration de l'élevage par voie de concours et de sélection, et le développement assez prononcé des cultures industrielles et des industries agricoles. Il y a donc là, dans l'ensemble, un progrès marqué sur l'état d'avant-guerre et qui est, peut-être, dû en partie au mouvement déclenché par le développement des entreprises métallurgiques.

4. — La Population

Il est difficile d'avoir des données précises sur le mouvement de la population depuis 1914, aucun recensement n'ayant eu lieu ; toutefois, le manque de logements dans certains centres : Cherbourg, Caen, Lisieux, Dives, y indique un accroissement de la population. D'autre part, si l'on considère la statistique des naissances et des décès pour le premier semestre de 1920, le mouvement de dépopulation semble arrêté en Basse-Normandie. C'est en effet — avec la Bretagne, la Vendée, la Corse, l'Est et les régions envahies — une des régions où le rapport des naissances aux décès est le plus considérable (1). Il atteint

(1) En l'absence d'une statistique précise de la population, le chiffre des décès semble le moins mauvais moyen d'évaluer le nombre d'habitants ; on obtient ainsi le rapport de l'augmentation de la population aux décès, c'est-à-dire à peu près à la population.

en effet, dans la Manche, 5.493 naissances pour 4.042 décès, soit 135,9 % ; dans le Calvados, 4.955 naissances pour 4.009 décès, soit 123,8 % ; dans l'Orne 3.052 naissances pour 2.884 décès, soit 105,94 %, et pour l'ensemble des trois départements, 13.500 naissances pour 10.932 décès, soit 124,5 %, tandis qu'il est de 119,1 % pour l'ensemble de la France. Ce repeuplement de la Basse-Normandie, qui peut être attribué à de nombreuses causes, confirme, lui aussi, l'intensification de l'activité économique dans cette région.

VI. — LES CAUSES ET LES POSSIBILITES DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Il est incontestable que la Basse-Normandie a subi un développement économique exceptionnel depuis 1900 ; et il apparaît bien que la création de grandes entreprises minières et métallurgiques a entraîné derrière elle les commerçants, les industriels et même les agriculteurs bas-normands ; car à ces bourgeois paisibles, peut-être découragés, persuadés que mieux valait éviter les fatigues, travailler suivant les méthodes d'autrefois, et subir sans réagir des concurrences pourtant dangereuses, cette création a montré qu'il y avait encore quelque chose à faire, que la Normandie n'était pas plus mal dotée qu'une autre région, et qu'elle était encore destinée à jouer son rôle dans l'économie du pays ; et c'est au moment où cette idée se faisait jour partout que la guerre est survenue, et, en supprimant la concurrence, a permis aux nouvelles usines de voir, dès le premier jour, leur production assurée d'un débouché. On est ainsi amené à se demander si la naissance de la grande industrie du fer fut purement accidentelle, ou si au contraire elle est arrivée à un moment où la Basse-Normandie ne pouvait pas ne pas reprendre son activité.

En fait, l'une et l'autre de ces théories ont leur part de vérité ; il y eut évidemment, de 1900 à 1910, un ensemble de circonstances favorables : qu'un procédé nouveau permit d'utiliser les minerais normands ; que les houillères allemandes produisissent trop, et les mines de fer pas assez ; que Thyssen cherchât par tous les moyens à soustraire son charbon au contrôle du Rheinische-Westfälische Kohlen-Syndikat ; qu'il eût l'idée d'acquérir des mines dans le Calvados et d'y établir des usines ; que M. Le Châtelier cherchât en même temps à rendre plus indépendante la production des anciens établissements Cail, tout cela n'était pas contenu dans le fait qu'il y avait à la fois, depuis 1875, une mine de fer à Saint-Rémy et un canal maritime à Caen.

Mais d'autre part, malgré les inerties et les résistances locales, il y avait depuis quelque temps des symptômes de réveil en Basse-Normandie : l'augmentation de l'importation de houille, les travaux effectués dans certains ports, le développement de l'industrie à Laigle, à Dives, à Cherbourg en particulier, prouvaient qu'il tendait à se passer quelque chose ; et lorsqu'il y a dans une région, et près de la mer, des centaines de millions de tonnes d'une matière première essentielle à toute industrie, il est invraisemblable qu'on ne trouve pas, un jour ou l'autre, le moyen de les utiliser.

Il y a donc eu un ensemble de circonstances favorables qui ont amené l'exploitation intensive des mines de fer et la création des hauts-fourneaux de Caen, et ont déterminé par là, dans une région qui était prête à se ranimer, une nouvelle activité pour les anciennes usines, et un grand développement des industries agricoles.

La Basse-Normandie a maintenant les éléments d'une activité durable et variée. C'est une des premières régions

agricoles de France, et elle pourra peut-être surmonter ainsi, sans trop de troubles, les crises industrielles ; elle est destinée, par ses ressources en minerai, et par les facilités de communication qu'elle a, ou doit avoir, avec la France du Nord et de l'Ouest et l'Angleterre, à être un des grands centres de la métallurgie européenne. Elle peut d'autre part importer du charbon à faible prix, parce qu'il existe un fret de retour lourd ; il n'y a donc pas de raison pour que l'industrie textile ne s'y développe pas aussi bien que dans la Flandre ou la région rouennaise, car les matières premières n'y font pas plus totalement défaut.

On est ainsi amené à cette conclusion, qu'il y a toujours eu en Basse-Normandie, des éléments latents de prospérité, qui ont été remis au jour par la création — à moitié fortuite — des grandes entreprises métallurgiques, et que la Basse-Normandie, si elle n'est pas nécessairement appelée à atteindre l'activité du Nord ou de la Lorraine, doit néanmoins fournir au commerce français, en grosses quantités, diverses marchandises, en particulier du minerai, de l'acier plus ou moins travaillé, et des produits agricoles de toute catégorie, cela sans que soit diminuée la riche alimentation qui a maintenu, malgré l'alcoolisme, l'ancienne race normande ; car les champs et les herbages, qui suscitent peut-être moins de discussions que les mines de fer ou les filatures, n'en sont pas moins un élément essentiel, et sans doute le plus important, de toute l'activité normande.

CONCLUSION

Le Rôle de la Région Economique

De cette étude du cas particulier de la Basse-Normandie, il semble qu'on puisse tirer certaines notions sur le rôle qu'est appelée à jouer la région et sur les institutions qu'il convient de lui adjoindre pour lui permettre de jouer ce rôle.

La région économique doit être l'unité économique autonome ; elle doit donc avoir une étendue, une population, des ressources suffisantes pour vivre indépendamment.

La superficie de la région peut être évidemment assez variable, plus grande lorsque l'activité économique est faible, plus petite lorsqu'elle est intense ; dans le cas général, elle semble devoir comprendre trois ou quatre départements, sur lesquels vivra une population moyenne d'environ quinze cent mille habitants.

La question de beaucoup la plus importante pour la détermination exacte de la région est celle des ressources du pays, qui d'une part permettront à l'organisme central de supporter ses charges financières, et d'autre part assureront un mouvement normal d'échanges entre la région, les régions voisines et l'étranger.

En Basse-Normandie, l'agriculture doit permettre une

exportation régulière, de même que l'industrie minière et métallurgique ; les autres industries ne suffisent pas tout à fait aux besoins du pays. Le commerce de transit se borne aux échanges de la région de la Loire moyenne et basse avec l'Angleterre.

Par suite, la Basse-Normandie sera amenée à importer du charbon, des produits fabriqués (machines, produits textiles et chimiques), des vins, des produits exotiques (coton et denrées alimentaires surtout) et à exporter ses produits agricoles, du minerai, et des métaux bruts ou semi-ouvrés.

Le rôle de la région doit se borner à assurer la persistance et le développement de cette activité. Il y aurait vraisemblablement plus d'inconvénients que d'avantages à vouloir donner à la région un rôle politique ; l'accroissement d'indépendance qui lui serait ainsi accordé serait plus que compensé par la surveillance étroite qu'exercerait sur elle le pouvoir central, et par les discussions internes qui entraveraient son action.

Il serait d'autre part fâcheux de vouloir faire de la région une unité administrative ; en effet, toute mesure de ce genre entraînerait la suppression des départements ; il est vrai que ceux-ci, qui répondaient à l'état des facilités de communications en 1789, sont actuellement trop petits à cet égard ; par suite, si une nouvelle assemblée se trouvait en présence d'unités inutilisables, comme l'étaient les provinces en 1789, le nombre des circonscriptions qu'elle établirait serait inférieur à celui des départements. Mais il n'en est pas ainsi : les départements étaient parfaitement aptes à remplir leur rôle il y a cent trente ans, et depuis lors la vie du pays s'est pliée à leurs formes ; leur existence a fait naître trop d'habitudes et d'intérêts pour qu'on puisse les supprimer brutalement. La création des régions entraîne

évidemment une diminution d'importance des fonctions départementales ; mais cette amputation, au début surtout, doit être très prudente ; c'est progressivement et lentement qu'il faudra transférer à la région les attributions départementales, et éteindre ainsi, plutôt que la détruire brutalement, une institution, périmée en théorie, mais qui en pratique règle encore la vie nationale.

Cela ne signifie pas qu'un représentant du pouvoir central, analogue si l'on veut aux préfets, ne doive pas, ainsi qu'il est prévu dans un projet gouvernemental récent, exister auprès de l'organisme régional ; mais il ne faut pas, sous peine de les voir toutes deux paralysées, accoler la réforme administrative et la question des régions économiques ; car les intérêts lésés par la réforme administrative s'opposeraient à la création de la région économique ; l'assemblée régionale perdrait son temps à remplir les fonctions administratives du conseil général et le représentant du pouvoir central apporterait dans ses actes, qui doivent ici viser un but économique, et par suite être rapidement décidés et exécutés, le souci des formes et les lenteurs que l'on peut, à plus juste titre, exiger d'un acte purement administratif.

Il n'est pas de meilleur moyen, pour assurer la séparation des actes administratifs et des actes économiques, que de séparer les fonctionnaires ou les assemblées qui doivent les décider ou les exécuter, et même d'assigner, aux uns comme aux autres, des circonscriptions territoriales distinctes.

Il convient alors de rejeter une théorie souvent soutenue, qui ferait de la région une sorte de super-département, avec préfet et conseil régional calqué sur le conseil général, et suivant laquelle les départements auraient leurs attributions fortement réduites ou même

seraient totalement supprimés. Cette théorie, qui a été soutenue sitôt que fut envisagée la réforme administrative, a été développée en particulier dans un article (1) où M. Foncin exposait un projet assez détaillé, du moins quant à la constitution des régions : il créait trente-deux régions, de deux ou trois départements chacune, en se basant, pour les délimiter, sur des analogies de production, et surtout sur la nécessité d'avoir dans chacune une ville importante pouvant servir de chef-lieu ; mais il ne définissait que très vaguement le rôle du Conseil Régional, qui aurait, disait-il : « un horizon plus étendu et des attributions plus vastes que les conseils généraux actuels », et qui serait « un petit parlement administratif ». Il juge d'ailleurs opportun de conserver le département comme unité « pour toutes les branches des services publics autres que l'administration proprement dite ».

C'est en effet là ce que différencie la situation actuelle de celle de 1789, époque où les circonscriptions des différents services étaient profondément enchevêtrées : l'organisation départementale est la base de toutes les catégories de circonscriptions territoriales existantes, et il paraîtrait incompréhensible que l'on recommençât l'ancien système d'enchevêtrement, ou même qu'à une circonscription militaire, judiciaire, financière, ne correspondît pas exactement une unité administrative.

D'autre part, le préfet régional, s'il devait réunir en sa main (et même voir accrues, selon presque tous les partisans de la réforme administrative) les attributions de trois ou quatre préfets, ne pourrait suffire à sa tâche : pour le décharger, on serait ainsi amené à choisir entre des solutions qui présentent de grands inconvénients :

(1) *Les Pays de France, Revue de Paris*, 15 mai 1898.

soit transférer au pouvoir central une partie de ses attributions, ce qui ne favoriserait pas la décentralisation, soit les transférer à des fonctionnaires subalternes ayant pour circonscription une fraction de département, et multiplier ainsi le nombre des fonctionnaires, soit enfin scinder la fonction de préfet, répartir les différentes fonctions administratives de la région entre plusieurs chefs de service, ce qui conduirait au même résultat. C'est pourquoi, en général, les partisans d'une réforme administrative limitent à deux ou trois le nombre des départements à réunir, et constituent souvent des unités trop petites pour vivre indépendamment comme régions économiques.

Les organes de la région économique seraient une assemblée et un représentant du gouvernement.

Le représentant du gouvernement aurait pour rôle de contrôler l'action de l'assemblée régionale, d'assurer l'exécution de ses décisions, et de constituer l'organe permanent de la région ; ce ne serait que plus tard, lorsque son rôle économique aurait été précisé par l'expérience, et que le conseil régional se serait, lui aussi, habitué à se maintenir dans ses fonctions, que l'on pourrait, au besoin, lui transférer peu à peu les attributions des préfets actuels.

L'assemblée régionale serait vraisemblablement composée de membres élus, soit par la population, soit par les assemblées locales, et de représentants des intérêts économiques (chambres de commerce, syndicats de tout ordre, propriétaires agricoles), et des grands services de la région (transports, enseignement professionnel). Elle aurait pour mission d'assurer le fonctionnement de ces services à l'aide d'un budget régional.

Le budget régional serait alimenté plutôt par les revenus

des entreprises régionales que par les impôts ; il serait caractérisé par un recours beaucoup plus large à l'emprunt que les autres budgets : le rôle de la région est en effet de se charger plutôt de la création de l'outillage économique que de son entretien, qui revient plutôt aux budgets locaux.

Les fonctions de la région sont définies par le fait qu'elle est un organe économique et autonome.

C'est un organe économique, ce ne doit pas être un organe politique. Il vaut mieux une assemblée nettement débarrassée de tout souci administratif et politique, mais qui, représentant la puissance économique de quinze cent mille habitants, soit suffisamment indépendante du Parlement et ne cherche pas à le prendre comme modèle, qu'une assemblée, même à ressort aussi étendu, dont l'activité serait entravée par des discussions politiques entraînant des divergences sur les questions économiques ; une telle assemblée pourrait à tout moment subir une pression exercée par le Parlement ou le Gouvernement qui refuserait son approbation à un acte d'administration décidé par elle. Le retard apporté par le conseil général du Calvados à résoudre en 1910 la question du chemin de fer minier, alors que la Chambre de Commerce de Caen avait depuis longtemps pris position, montre combien une assemblée administrative ou politique peut entraver gravement le développement d'une industrie.

La région ne doit pas empiéter sur les autorités locales ; parmi les actes qui ne sont pas du ressort de l'assemblée régionale et sur lesquels elle ne doit pas même être appelée formuler un avis, on peut citer, à titre d'exemple, la construction d'une école, la création ou la suppression d'une commune, l'entretien des bâtiments administratifs.

La région ne doit pas non plus accomplir des actes qui doivent être réservés au pouvoir central ; cela est d'ailleurs peu à craindre, et les empiètements de la catégorie précédente seront sans doute, dans les premiers temps, ceux qui se produiront le plus souvent. En conséquence de ce fait, et de ce que la région est l'unité économique autonome, tout accord, à quelque sujet qu'il intervienne, entre deux régions, devrait être présumé concerner l'intérêt général du pays, et par suite être soumis au contrôle préalable du pouvoir central.

Sous ces réserves, il conviendrait de donner au pouvoir régional la plus grande liberté d'action pour tout ce qui concerne les questions économiques. Le conseil de la région économique actuelle, organe provisoire, n'est guère qu'une assemblée consultative. La véritable région économique doit pouvoir prendre ses décisions, avoir les moyens matériels de les faire exécuter, et le droit de les faire exécuter sans demander d'autorisation au pouvoir central, qui pourra toujours opposer son veto s'il le juge nécessaire.

Parmi ces fonctions de la région, on peut citer toutes les questions de communications : création et entretien de voies ferrées, de canaux, de routes, de ports, organisation du service des postes ; suivant des modalités à déterminer dans chaque cas d'après leur rôle dans l'économie du pays, ces moyens de communication seraient contrôlés, soit par l'Etat, soit par la Région, soit par les circonscriptions inférieures ; mais la Région aurait en principe à se charger (avec au besoin des subventions de l'Etat, des départements, des communes ou des régions voisines) de ce qui ne serait pas d'un intérêt tout à fait général pour le pays ; en particulier, il semble qu'on pourrait lui confier, sur les voies ferrées d'intérêt secondaire des

grands réseaux et sur les réseaux départementaux, un contrôle analogue à celui qu'exercent les départements sur les lignes des réseaux secondaires.

D'autre part, c'est à la région que ressortiraient les questions de crédit agricole, industriel, commercial, l'aménagement des forces hydrauliques, de stations d'essais pour les produits agricoles et industriels, la police vétérinaire (il est rare que la fièvre aphteuse se manifeste en un point de Basse-Normandie sans que les trois départements soient menacés), l'organisation du tourisme dans la région.

La région aurait aussi à se charger de l'organisation de l'enseignement professionnel. Les établissements qui donnent cette instruction doivent, en effet, exister dans chaque région ; et il n'y a aucun intérêt à en multiplier le nombre en diminuant ainsi la valeur de chacun. Pour la formation dans chaque branche de chefs d'industrie ou même de bons spécialistes, un établissement par région, deux au maximum, semblent suffisants. Il n'y aurait pas intérêt, par exemple, à créer en Basse-Normandie une nouvelle école hôtelière à côté de celle de Trouville ou un Institut commercial rival de celui de Caen, mais il y a intérêt à ce que n'aillent pas encombrer Paris les provinciaux qui peuvent recevoir près de chez eux l'instruction professionnelle et exercer chez eux la profession qui leur aura été enseignée.

Enfin, si la région économique doit avoir un centre, il ne faut pas que ce centre soit privilégié. Les communications du centre avec les différents points de la région doivent être faciles, mais les relations transversales ne doivent pas être négligées. Les établissements régionaux ne devront être situés au chef-lieu que si leur emplacement dans une autre ville ne se justifie pas par une raison

quelconque : l'école hôtelière est mieux installée à Trouville qu'à Caen. Le nombre des fonctionnaires de la région devra être réduit au minimum dans les bureaux du chef-lieu et leurs attributions transférées le plus possible à des agents dépendant si l'on veut de la région, mais résidant dans les différentes villes de la région. Il ne faut pas décentraliser la France pour centraliser la région, ni décongestionner Paris pour encombrer vingt villes de province.

Le rôle de la région doit donc être d'assurer et de développer les services publics d'intérêt général. Dans ces conditions, la région contribuant librement à l'accroissement de la richesse nationale, mais n'intervenant en rien dans les questions administratives où il convient que le gouvernement puisse surveiller de près les assemblées locales, ni dans les questions secondaires réservées aux autorités inférieures, serait un organe tout à la fois de développement économique et de décentralisation, sans entamer en rien l'unité nationale.

Le Comité du groupement régional actuel, émanation des seules Chambres de Commerce, avec un budget uniquement alimenté par leurs contributions et par les subventions ministérielles, et dont le rôle se borne pratiquement à transmettre, en les appuyant, les vœux de ces Chambres et à accorder quelques subventions, n'est qu'une ébauche très incomplète de la véritable région économique.

BIBLIOGRAPHIE

DEVAUX : *L'Industrie minière en Normandie*. Rapports aux Assises de Caumont. Rapports à la Chambre de Commerce de Caen.

NICOLAS : *Le Calvados agricole et industriel*.

Enquête sur la Situation des Industries dans le Calvados, publiée par le Comité Consultatif d'Action Economique de la III^e Région.

Rapport général sur l'Industrie Française, du Comité Consultatif des Arts et Manufactures.

A. BIGOT : *La Basse-Normandie*.

V. BRUNEAU : *L'Allemagne en France*.

F. ENGERAND : *Le Fer sur une Frontière*.

HÉRIBEL : *Le Port de Caen et la Basse-Normandie*.

GUILLET : *La Métallurgie du Fer. L'Extraction du Minerai de Fer dans le Bassin normand*.

LE CHATELIER : *Métallurgie d'Hier et de Demain*.

LEMAREC : *Port de Caen et Mines de Fer*.

DE MAULDE : *Les Mines de Fer et l'Industrie métallurgique dans le Calvados*.

TOURMENTE : *Le Port de Caen*.

Articles parus de 1910 à 1920, en particulier dans : *La Revue de Métallurgie*, *Le Monde Industriel et Commercial*, *Le Génie Civil*, *L'Usine*, *L'Echo des Mines et de la Métallurgie*, *La Revue Noire*, *La France Economique et Financière*, *L'Ouest Industriel*, *L'Evolution Economique*, *La Revue Générale des Sciences Pures et Appliquées*, *L'Action Française*, *La Bataille Syndicaliste*, *La Croix du Calvados*, *L'Humanité*, *L'Information*, *Le Journal de Caen*, *Le Journal de Rouen*, *Le Matin*, *Le Moniteur du Calvados*, *Le Petit Parisien*, etc.

Bulletin de la IV^e Région Economique (Groupement de Basse-Normandie).

Caen – Imprimerie E. LANIER, 34, boulevard Bertrand
